№ 32 (668)

Транспорт

10 августа 2011 г.

Порты Украины и других стран ОЧЭС: перспективы развития

с. 51

Программа развития автотранспорта на период до 2015 г. **с. 34**

Реформирование системы госуправления автодорогами **с. 35**

В Украине запущена система проверки подлинности квалификационных документов моряков **с. 74**

Міжнародні спеціалізовані виставки

Транспорт +Логістика 2011

Транспортні засоби, послуги. Обладнання. Термінали

ІнтерСклад 2011

Сучасне обладнання, комплекси, технології

28–30 вересня

Україна. Київ. МВЦ
Броварський пр-т, 15
(м.”Лівобережна”)

Організатори:
Міністерство інфраструктури України
Асоціація автовиробників України «Укравтопром»
Виставкова компанія АВТОЕКСПО

В рамках форуму 13-а науково-практична конференція
«Ринок послуг комплексних транспортних систем та прикладні проблеми логістики»

За інформацією та заявками на участь звертатись у компанію

АВТОЕКСПО

Тел.: (044) 351-7700, 351-7711
Факс: (044) 351-7715
E-mail: office@autoexpo.ua
www.autoexpo.ua

7 міжнародний автосалон

TIR'2011

Trucks International Review

Вантажні, комерційні і спеціалізовані автомобілі

21-а міжнародна виставка

АвтоТехСервіс 2011

Обладнання для СТО, запчастини, аксесуари

28-30 вересня

Київ. МВЦ
Броварський пр-т, 15 (м.«Лівобережна»)

Організатори:
Міністерство інфраструктури України
Асоціація автовиробників України «Укравтопром»
Виставкова компанія АВТОЕКСПО

За інформацією та заявками на участь звертатись у компанію

АВТОЕКСПО

Тел.: +38(044) 351-7700/11
Факс: +38(044) 351-7715
E-mail: office@autoexpo.ua
www.tir-motorshow.com.ua

АГРО ЛОГИСТИКА

III СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗЕРНОВОГО РЫНКА

АГРО-ЛОГИСТИКА

В РАМКАХ XI МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКИ-КОНФЕРЕНЦИИ **Интер-ТРАНСПОРТ**

ОДЕССА 30 МАЯ - 1 ИЮНЯ 2012

ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ ПРОВОДИТСЯ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

Одесской национальной академии пищевых технологий

Украинской Аграрной Конфедерации

УАК

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ-КОНФЕРЕНЦИИ

- Строительство элеваторных мощностей
- Развитие портовой инфраструктуры
- Перевалочные комплексы. Элеваторы
- Комплексные логистические услуги
- Технологии, оборудование и автоматизированные системы транспортировки
- Подвижной состав
- Автотранспортные средства
- Международные торговые дома
- Судоходные компании
- Современные транспортные решения
- Освидетельствование грузов (сюрвей), логистическое оборудование
- Таможенно-лицензионные услуги
- Финансовые услуги
- Консалтинг

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

Транспорт

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ И УЧАСТИИ

АПК ИНФОРМ ИА «АПК-Информ

журнал «Зерно

Аграрная Биржа

ОРГАНИЗАТОР

ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 38 (048) 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com

WWW.EXPO-ODESSA.COM

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

Организации Черноморского Экономического Сотрудничества

Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ

BSEC

КТС

XI МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
«Черноморский регион: комплекс транспортных коммуникаций между Европой, Азией и другими континентами»

XI МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
Интер-ТРАНСПОРТ
МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

СЕКЦИОННЫЕ ЗАСЕДАНИЯ:

- Тенденции в развитии портов (системы управления, государственно-частное партнерство, специальные и универсальные терминалы, техника и технологии)
- Строительство, реконструкция, проектирование и техническая эксплуатация портовых и берегозащитных гидротехнических сооружений
- Секционное заседание SETREF (The South East European Transport Research Forum)
- Транспортно-логистическая инфраструктура зернового рынка

УЧРЕДИТЕЛИ

BASPA

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

Укрпорт · BINSA · AsMAP UA · Транспорт

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР

PLASKE ПЛАСКЕ

СООРГАНИЗАТОР КОНФЕРЕНЦИИ

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЗДАНИЯ

ПОРТЫ · РНД партнер

ОРГАНИЗАТОР

ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
Тел./факс: 38 (048) 715 02 62
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com

Транспорт

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
еженедельный

10 августа 2011 г. № 32 (668)
Издается с августа 1998 г.

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ ТРАНСПОРТА 3

Автотранспорт и дороги.....3
Авиация 8
Водный транспорт 15
Железнодорожный транспорт.....20

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ...26

Международное сотрудничество 26
Официальная часть.....26
Государственное регулирование 33
Отраслевое регулирование.....36
- Авиационный транспорт.....36
- Водный транспорт.....37
- Железнодорожный транспорт 37

ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ.....39

Организация перевозок.....39
- Автомобильный транспорт.....39
- Авиационный транспорт.....40
- Водный транспорт.....43
- Железнодорожный транспорт 44

Топливо.....46
Тарифы, налоги, сборы.....48
- Водный транспорт.....48
- Железнодорожный транспорт 49

Таможня.....50

КОММЕНТАРИИ И ОБЗОРЫ 51

Порты Украины
и других стран ОЧЭС: перспективы развития 51
Рынок расставляет акценты в "Южном".....55
Сергей Игнатенко: 58
"Мы уникальны логистическим потенциалом".....58
Конференции, семинары, выставки 62

Специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Выпускающий редактор:
Ольга Колосова, *info@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Андрей Спицкий
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 15695-4167 ПР, 8.10.2009 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 9768.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии ЧП "ДАР-ГРАНД":
Украина, 18000, Черкассы,
ул. Чехова, 53, офис 313.
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 3528, 19.10.1998 р.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 9768. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ПП "ДАР-ГРАНД", вул. Чехова, 53, оф. 313,
Черкаси, 18000, Україна.
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова. Випусковий редактор: О. Колосова.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции.
Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.
© ТРАНСПОРТ, 2010 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

info@transport-journal.com
www. transport-journal.com

При поддержке:

АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

"Богдан Моторс" и германский HVB договорились о реструктуризации кредита

Входящая в корпорацию "Богдан" автомобильная компания "Богдан Моторс" (Киев) и банк HVB (Мюнхен, Германия) договорились о реструктуризации кредита на сумму EUR42,2 млн, сообщает пресс-служба корпорации.

Дополнительное соглашение к заключенному в декабре 2006 г. кредитному договору стороны подписали 21.07.2011 г.

Стороны договорились, что в связи со значительным ухудшением ситуации на финансовых рынках в 2008—2009 гг. и падением объемов продаж на украинском автомобильном рынке в 2009—2010 гг. сроки возврата заимствований будут перенесены с 2008—2015 гг. на 2013—2019 гг.

"Черкасский автобус" поставит 150 автобусов "Богдан"

ПАО "Черкасский автобус" поставит 150 автобусов "Богдан" вместимостью 24 пассажирских места в Доминиканскую Республику, сообщает пресс-служба Минпромполитики.

Условия этого контракта были закреплены в ходе переговоров замминистра промышленной политики Украины В. Саченко с госсекретарем по связям между исполнительным и местными советами, гендиректором государственного транспортного предприятия "Омса" Игнасио Дитреном и другими членами делегации Доминиканской Республики.

"АвтоКрАЗ" отправил партию самосвалов в Македонию

ХК "АвтоКрАЗ" (Кременчуг, Полтавская обл.) отгрузила в Македонию партию автомобилей-самосвалов КрАЗ-65055 колесной формулы 6х4.

Автомобили оснащены: 12-кубовой самосвальной платформой, 330-сильным ярославским двигателем ЯМЗ-238Д, 8-ступенчатой коробкой передач 9JS150TA, однодисковым сцеплением MFZ430, предпусковым подогревателем Вебасто, сообщает *I-Mash.ru.*

Заказчик — компания Jugohrom Ferroalloys d.o.o. ("Югохром Фероалойс Доо", Македония), специализирующаяся на производстве ферросплавов различных марок.

Автомобили КрАЗ-65055 предназначены для замены внутризаводского парка самосвалов КрАЗ такой же модели, который не обновлялся на протяжении 10 лет.

Украина занимает 90% зарубежной сборки "АвтоВАЗа"

"АвтоВАЗ" по итогам 1 полугодия т.г. поставил на зарубежные предприятия внешней сборки 11424 автокомплекта, что примерно соответствует аналогичному показателю 2010 г. В Украину за 6 мес. 2011 г. отправлено 10332 автокомплекта, в Казахстан — 948 автокомплектов, в Египет — 144 автокомплекта. Т.о., Украина является крупнейшим зарубежным производителем автомобилей Lada, занимая 90% в объеме внешней сборки "АвтоВАЗ" за пределами РФ.

За всю историю внешней сборки "АвтоВАЗа" (с 1996 г. по 1 полугодие 2011 г.) на сборочные предприятия было отправлено более 1,9 млн автокомплектов для выпуска автомобилей Lada, из них за пределы России — около 470 тыс. разобранных серий, сообщает *Автостат.*

Российские предприятия в 2011 г. выпустят более 135 тыс. LCV

В 2011 г. российские автозаводы выпустят 135347 легких коммерческих автомобилей (включая легкие грузовики полной массой до 3,5 т и микроавтобусы). Прогнозная оценка годового производства LCV на 43,3% ниже наивысших результатов производства, которые были достигнуты в 2007 г. (238627 шт.).

Совокупные продажи в РФ легких коммерческих автомобилей (с учетом ввезенных по импорту) за 1 полугодие 2011 г. выросли на 42,1% и составили около 76 тыс. ед. Расчетный прогноз продаж легких коммерческих автомобилей в РФ на 2011 г. составляет 151,5 тыс. ед., что всего на 3% выше продаж в 2010 г. и на 38% выше, чем в 2009 г., сообщает *Автостат.*

"КАМАЗ" в июле перевыполнил план перед уходом в отпуск

"КАМАЗ" по итогам июля т.г. выпустил более 4,5 тыс. машинокомплектов — на 8% больше, чем в 2010 г. Всего с начала т.г. с камского конвейера сошло 27421 готовых автомобилей, шасси, сборочных и ремонтных комплектов, что на 35,4% превышает прошлогодний показатель.

В связи с уходом персонала "КАМАЗа" в ежегодный отпуск в августе, в июле план производства был перевыполнен и создан задел основных видов серийных грузовиков и шасси для изготовления спецтехники.

Согласно бизнес-плану "КАМАЗа" на 2011 г., в т.г. "КАМАЗ" планирует реализовать на 38,3 тыс. грузовиков (на 6 тыс. машин, или 18,5%) больше, чем в 2010 г. (32,3 тыс. машин), сообщает *Автостат.*

"КАМАЗ-Лизинг" поставил в Краснодарский край технику на 65 млн руб.

Согласно подписанному договору ГК "КАМАЗ-ЛИЗИНГ" передала компании "Агро-Кубань" 20 бортовых, автомобилей КАМАЗ и 20 прицепов, предназначенных для сельскохозяйственных работ. Срок лизинга по сделке составит 3 года, сообщает *Автостат.*

Справка. *Компания "Агро-Кубань" является постоянным партнером "КАМАЗ-Лизинг". За несколько лет сотрудничества с компанией было заключено 6 договоров на поставку 48 ед. автотехники, предназначенной для агропромышленных работ.*

3 автозавода в РФ остановили работу конвейеров

Заводы General Motors в С.-Петербурге, Peugeot-Citroen-Mitsubishi в Калуге и московский "Автофрамос" приостановили работу. Конвейер General Motors был остановлен в связи с уходом сотрудников в коллективный отпуск. К работе в обычном режиме завод вернется 15.08.2011 г.

В отпуск отправились и сотрудники калужского завода "ПСМА Рус" (Peugeot-Citroen-Mitsubishi), а также работники московского "Автофрамоса". Летние каникулы на калужском предприятии продлятся до 14.08.2011 г. (включительно), а на московском — до 21.08.2011 г. (включительно).

1.08.2011 г. ОАО "Ульяновский автозавод" возобновило производство после 2-недельного корпоративного отпуска.

"ИжАвто" продадут

Арбитражный суд Удмуртии принял решение о реализации имущества обанкроченного завода "ИжАвто" единым лотом.

Активы предприятия оценены в 1,75 млрд руб., а с учетом дочерних структур — более чем в 3 млрд руб., сообщает *Коммерсант.*

"Решение о продаже завода единым имущественным комплексом является крайне важным, потому что обеспечит сохранение производства на "ИжАвто" и его беспрепятственную передачу "АвтоВАЗу", — заявил гендиректор Объединенной автомобильной группы (ОАГ) И. Кульган.

"БелАЗ" изготовил партию самосвалов для ОАО "Севералмаз"

На ОАО "Белорусский автомобильный завод" изготовлены и готовы к отправке в Архангельск 6 карьерных самосвалов БелАЗ-75473 грузоподъемностью 45 т.

Эта партия самосвалов была произведена по спецзаказу компании "Севералмаз", занимающейся добычей алмазосодержащей руды.

Карьерные самосвалы БелАЗ-7547 предназначены, прежде всего, для перевозок горной массы в глубоких карьерах и на открытых разработках, где ведется добыча полезных ископаемых, сообщает пресс-служба автопроизводителя.

"БелАЗ" в 1 полугодии т.г. увеличил экспорт

"БелАЗ" увеличил экспорт за 1 полугодие 2011 г. на 41,9% относительно аналогичного периода 2010 г. Наибольший объем поставок "БелАЗ" осуществляет в Россию — за 6 мес. 2011 г. этот показатель вырос на 43,7%. Прирост экспорта в другие страны СНГ составил 25,2%. При этом в Казахстан впервые поставлено 2 самосвала грузоподъемностью 220 т, сообщает *Финмаркет*.

В страны дальнего зарубежья экспорт увеличился на 49,5%. Поставки осуществлялись в Монголию, Китай, Болгарию, Боснию и Герцеговину, Сербию, Иран, ЮАР, Эстонию, Польшу, Чехию, Вьетнам. По итогам 2011 г. планируется существенное увеличение поставок техники в страны дальнего зарубежья. В Иран планируется поставить в 1,9 раза больше продукции предприятия, а в Монголию — более чем в 4,7 раза. Заключены контракты на поставку техники в Венесуэлу. А также продолжатся поставки в Чили, на рынки Америки и Европы.

Компания Iveco использует технологию SCR для соответствия стандарту Евро-6

Компания Iveco планирует устанавливать на свою продукцию двигатели Tector и Cursor, отвечающие самым жестким на сегодняшний день экостандартам Евро-6. В двигателях использована эксклюзивная технология выборочной каталитической нейтрализации SCR, разработанной компанией FPT Industrial.

На новых двигателях FPT Industrial с технологией SCR оптимизирован процесс сгорания топлива и дожигания выхлопа, в результате чего до 95% окиси азота нейтрализуется в безвредные соединения. Уникальность технологии SCR заключается в ограничении выбросов окиси азота без использования рециркуляции отработавших газов (EGR).

Высокие показатели по снижению эмиссии вредных веществ были достигнуты путем оптимизации камер сгорания, системы охлаждения и пр. Новые двигатели снабжены системой впрыска топлива высокого давления с общей магистралью Common Rail, обеспечивающей давление топлива до 2200 бар. Кроме того, во все двигатели была внедрена новая система электронного контроля, сообщает *Truckmarket.ru.*

Продажи автомобилей в Прибалтике растут рекордными темпами

Наиболее высокие показатели роста продаж легковых автомобилей в Европе демонстрируют в основном Прибалтийские страны. Наибольший рост рынка зафиксирован в Литве — 102,1%. На втором месте по динамике роста идет Латвия (+95,3%), чуть скромнее результат у Эстонии (+92,6%).

Столь высокая положительная динамика обусловлена таким же сильным падением прибалтийских авторынков в 2009 г. и медленным восстановлением продаж в 2010 г. Стоит при этом отметить, что по количеству проданных автомобилей прибалтийские государства занимают одни из последних мест среди европейских стран. Так, в Эстонии за 6 мес. 2011 г. было продано 7503 авто, в Литве — 6623 авто, в Латвии — 4000 авто.

Меньше всего автомобилей в Европе было реализовано на исландском авторынке (3056 шт.). Исландия заняла 4 место по темпам роста с показателем в 58,8%. А замыкает пятерку самых динамичных европейских авторынков РФ, где продажи автомобилей в 1 полугодии т.г. выросли на 56,7%. При этом российский авторынок стал третьим по величине в Европе, сообщает *Автостат.*

Итальянский авторынок в июле продолжил падение

Автомобильный рынок Италии показывает падение 2 месяц подряд — по итогам июля на 10,7% — до 137442 авто. Результат июля т.г. оказался ниже прогнозов, к тому же в июле 2010 г. после отмены "эко-премий" итальянский рынок упал на 25,4%. За 7 мес. т.г. реализация автомобилей в Италии сни-

зилась на 12,7% и составила 1,151 млн ед.

Падение продаж объясняют ростом цен на бензин и повышением тарифов на страховку транспорта. Между тем, количество заказов на покупку автомобилей, принятых дилерами в июле т.г., снизилось на 5% — до 123,5 тыс. штук. По итогам января—июля т.г. было принято 1,110 млн заявок, что на 5% превышает показатель за аналогичный период 2010 г., когда авторынок переживал спад после отмены "эко-премий".

Самой продаваемой в Италии автомобильной маркой остается Fiat, который в июле т.г. реализовал 28576 авто (-12,1%), заняв 20,8% на местном рынке. Второе место сохраняет Ford с объемом продаж в 11078 авто (-16,4%). На третьем месте по-прежнему Volkswagen, который снизил реализацию на 6,3% — до 10788 ед. Далее следуют Opel (7645 шт., -24,7%) и Peugeot (6659 шт., -26,7%), сообщает *Автостат.*

Французский авторынок в июле 2011 г. продолжил падение

Автомобильный рынок Франции показывает падение второй месяц подряд — в июле на 5,9% — до 159945 ед.

Падение авторынка обусловлено эффектом от завершения утилизационной программы. Выдача "эко-бонусов" завершилась в декабре 2010 г., но машины по ним регистрировались до конца марта. Правда, в мае французский авторынок показал рост, что объясняется большим количеством рабочих дней по сравнению с маем прошлого года. Между тем, за 7 мес. т.г. французский авторынок вырос на 0,2% и составил 1,385 млн авто.

Национальные бренды, на которые приходится 55,7% французского авторынка, в июле снизили продажи на 9,3% — до 89080 автомобилей. Лидером французского рынка остается Renault, реализовавший 32898 машин (-2,7%). Второе место по-прежнему занимает Peugeot с показателем 27666 проданных автомобилей (-7,5%). Реализация Citroen в прошлом месяце составила 23914 машин — на 6,4% меньше, чем в 2010 г.

Продажи автомобилей иностранных марок снизились на 1,2% — до 70865 штук. Лидером по итогам июля стал Volkswagen, реализация которого сократилась на 0,4% — до 12702 автомобилей. На втором месте остается Ford с показателем 7159 проданных машин (-17,8%), а третью строчку занимает Opel, реализовавший 6353 автомобиля (-7,3%). В TOP-5 импортных брендов также вошли Nissan (5632 шт., +26,8%) и Audi (4811 шт., +6,2%), сообщает *Транспортный бизнес.*

Автомобильный рынок Германии в июле вырос

Автомобильный рынок Германии, в отличие от других европейских стран, переживает подъем.

В июле 2011 г. продажи новых машин в Германии увеличились на 9,9% — до 260,907 тыс. авто по сравнению с июлем 2010 г.

Положение рынка в Испании, Италии и Франции прямо противоположное — в этих странах количество реализованных автомобилей немного уменьшилось.

В первом полугодии на территории Германии было куплено 1,9 млн машин, что на 10,4% больше аналогичного периода 2010 г.

Концерн Volkswagen AG под маркой VW увеличил продажи в июле на 32,2% — до 59,389 тыс. авто по сравнению с июлем 2010 г., сообщает *Infox.ru*.

Продажи автомобилей марки Opel в июле 2011 г. выросли на 11,1% — до 20,579 тыс. ед., тогда как рост продаж Mercedes составил 7,7% (26,275 тыс. авто).

Британский авторынок показал наименьшее падение

Британский авторынок показывает отрицательную динамику 13 мес. подряд — по итогам июля на 3,5% — до 131634 единиц. Падение авторынка в июне т.г. стало наименьшим с начала года. За 7 мес. 2011 г. в Великобритании было реализовано 1,161 млн авто — на 6,7% меньше, чем в 2010 г. Реализация корпоративным клиентам в январе—июле т.г. выросла на 3,3%, тогда как продажи частным лицам после отмены "эко-премий" продолжают падать — на 17,3%. Во 2 полугодии британский авторынок начнет восстановление, и по итогам года продажи автомобилей составят 1,93 млн ед. (-5% к 2010 г.). Рост автомобильного рынка Великобритании начнется в 2012 г., когда он вновь превысит 2-милионную планку, сообщает *Автостат.*

Американский авторынок в июле т.г. вырос

Продажи легковых автомобилей и внедорожников на рынке США показывают рост второй месяц подряд — по итогам июля на 1% — до 1,59 млн штук. Высокий спрос на кроссоверы и компактные экологичные машины компенсировал падение продаж японских Toyota и Honda, все еще испытывающих дефицит автомобилей вследствие мартовского землетрясения в Японии, сообщает *Automotive News.* По итогам 7 мес. 2011 г. американский авторынок вырос на 11% — до 7,392 млн авто.

Лидером американского рынка в июле стал General Motors, увеличивший реализацию на 8% — до 214915 единиц. При этом продажи легковых моделей выросли на 8%, кроссоверов — на 20%, отмечают в GM. Автоконцерн Ford в июне т.г. продал 180315 авто — на 6% больше, чем в 2010 г. По данным автопроизводителя, рост продаж обеспечили в основном коммерческие автомобили (+12%), тогда как реализация легковых автомобилей выросла на 3%. Chrysler, благодаря новым моделям и 46% росту продаж Jeep, увеличил реализацию на 2% — до 112026 машин, заняв четвертое место среди марок.

В США вводят революционный стандарт на расход топлива

В 2025 г. на американском рынке вступит в силу закон, согласно которому производители больше не смогут выпускать автомобили, расходующие больше 4,32 л топлива на 100 км.

Соответствующее соглашение было подписано 29.07.2011 г. с 90% действующих в США производителей: Ford, GM, Chrysler, BMW, Honda, Hyundai, Jaguar/Land Rover, Kia, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Toyota и Volvo. Участниками соглашения стали также профсоюз рабочих автосборочных предпри-

ятий United Auto Workers и правительство Калифорнии. Из крупных компаний с возражением выступил лишь Volkswagen, сообщает *Associated Press.*

Ожидается, что в ближайшие годы средний показатель топливной экономичности машин удвоится и будет равняться пробегу в 54,5 мили на одном галлоне бензина, то есть 4,32 литра топлива на 100 км. Добиваться этого автопроизводители будут, совершенствуя технологии двигателестроения.

Названа самая "автомобилизированная" страна Европы

Согласно исследованию транспортного клуба Австрии, самой моторизированной страной Европы оказался Люксембург. На 1 тыс. жителей этой страны приходится более 610 авто. Далее идет Италия (610), затем следуют островные государства Кипр (580) и Мальта (575), где нет такой мощной альтернативы автомобилям, как железная дорога.

Меньше всего машин на количество населения в Европе приходится на жителей Румынии, здесь на 1 тыс. чел. насчитывается 210 авто. Сама Австрия имеет пятую позицию по числу автомобилей, где на каждую 1 тыс. жителей зарегистрировано 530 авто, сообщает *УГМК.*

"Автомобильные дороги Украины" закончили 2 кв. 2011 г. с прибылью

Апрель—июнь т.г. ГАК "Автомобильные дороги Украины" закончила с чистой прибылью 10,356 млн грн., сообщает пресс-служба компании.

Во 2 кв. т.г. "Автомобильные дороги Украины" увеличили чистый доход на 0,4%, или на 3,44 млн — до 797,897 млн грн. по сравнению с аналогичным периодом 2010 г.

1 полугодие т.г. "Автомобильные дороги Украины" закончили с чистой прибылью 0,093 млн грн., сократив чистый доход на 5,2%, или на 67,812 млн — до 1,233 млрд грн. по сравнению с аналогичным периодом 2010 г.

1 кв. 2011 г. "Автомобильные дороги Украины" закончили с убытком 10,263 млн грн., сократив чистый доход на 14,05%, или на 71,252 млн — до 435,848 млн грн. по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. 2010 г. "Автомобильные дороги Украины" закончили с чистой прибылью 0,179 млн грн., сократив чистый доход на 4,04%, или на 130,762 млн — до 3,102 млрд грн. по сравнению с 2009 г. Компания "Автомобильные дороги Украины" занимается строительством автострад, дорог, улиц, железных дорог, взлетно-посадочных полос. Ее единственным акционером является Государственная служба автомобильных дорог Украины "Укравтодор".

Автодорогу Киев—Гостомель реконструируют

С целью приведения в надлежащее техсостояние дорожного покрытия и тротуаров будет осуществлена реконструкция автодороги Киев—Гостомель в пределах столицы. Подписано соответствующее распоряжение КГГА, сообщает пресс-служба КГГА

Заказчиком разработки проектно-сметной документации и реконструкции дороги в пределах Киева определена коммунальная корпорация "Киевавтодор". Корпорация на конкурсных торгах определит генпроектную и генподрядную организации для выполнения указанных работ.

Главному управлению транспорта и связи КГГА поручено подать инвестиционные предложения относительно включения реконструкции дороги Киев—Гостомель в черте города в Программу социально-экономического развития г. Киева на 2011 г. и последующие годы.

К Евро-2012 готово 70% украинских дорог

Общий процент готовности автодорог, которые ремонтируются к Евро-2012 в Украине, составляет примерно 65—70%. В принимающих городах Евро-2012 — Киеве, Харькове, Донецке и Львове — выполнено около 70% работ по ремонту улично-дорожной сети к Евро. Лидируют в строительстве Киев и Донецк — более 70%.

К Евро-2012 запланировано отремонтировать более 1,7 тыс. км. В 2010 г. уже обновили около 800 км, в т.г. ведутся работы на более 500 км дорог, сообщает *Logistic.ru.*

Киев продлил реконструкцию пр. Григоренко в Дарницком районе до 2013 г.

КГГА продлила сроки реконструкции пр. Петра Григоренко в Дарницком районе до конца 2012 г., сообщает пресс-служба горадминистрации.

В целях упорядочения и улучшения транспортной схемы движения вблизи железнодорожно-автомобильного перехода через Днепр в 2011—2012 гг. будет осуществлена реконструкция ул. Петра Григоренко в Дарницком районе столицы.

Соответствующее распоряжение подписал председатель Киевадминистрации А. Попов.

Согласно документу, реконструкция с расширением будет осуществляться от улицы Анны Ахматовой до левобережных подходов железнодорожно-автомобильного перехода через Днепр.

Заказчиком реконструкции проспекта определена коммунальная корпорация "Киевавтодор", которая путем конкурсных торгов выберет генпроектную и подрядную организации выполнения работ.

На автодорогах Украины к Евро-2012 появятся указатели на латинице

Мининфраструктуры инициирует разработку плана мероприятий по приведению в надлежащее состояние знаков маршрутного ориентирования, дорожной разметки площадок отдыха и других объектов сервиса, сообщает пресс-служба министерства.

Согласно информации, главные автодороги, которыми будут перемещаться участники и гости турнира, будут обустроены системой дорожных знаков, на которых текстовая информация будет указываться и латиницей.

Росимущество "увеличило" длину трассы М-20 в 350 раз

Минтранс РФ и Минэкономразвития (МЭР) РФ организовали сверку данных об автодорогах фе-

дерального значения. В ходе прокурорских проверок выявлена разница между данными "Росавтодора" и Росимущества о протяженности автодорог федерального значения и данными о площади земельных участков, занятых этими дорогами.

В реестре федерального имущества дважды учтена автодорога федерального значения М-20 С.-Петербург—Псков—Пустошка—Невель до границы с Беларусью с указанием протяженности 181,313 тыс. км. Более того, данные о протяженности дороги, содержащиеся в реестре федерального имущества, не соответствуют действительности. Согласно сведениям "Росавтодора", протяженность данной федеральной трассы составляет лишь 514 км.

В связи с выявленными нарушениями законодательства Генпрокуратура РФ направила министру транспорта информацию о мерах по защите права собственности РФ на автодороги федерального значения. Кроме того, Генпрокуратура РФ предложила поручить "Росавтодору" и Росимуществу провести сверку данных единого госреестра автодорог и реестра федерального имущества, а также разработать комплекс мероприятий по кадастровому учету и госрегистрации права собственности РФ на автодороги федерального значения и занятые ими земельные участки, сообщает *Autonews.ru.*

Трасса Пермь—Березники станет в 2 раза шире

На трассе Пермь—Березники идет реконструкция 12-километрового участка от Чусовского моста до Полазны с км 25 по км 37.

Дорога здесь станет шире в 2 раза, между встречными полосами появится разделительное ограждение. Всего в т.г. на трассе Пермь—Березники ремонтными работами охвачено около 70 км.

Все выезды из города станут 4-полосными, отмечает краевая администрация. В настоящее время на 12-километровом участке трассы завершается отсыпка земляного полотна, работы выполнены на 96%. Уже идет укладка асфальтобетона, укладываются водопропускные трубы.

Движение на участке откроют этой осенью, а в эксплуатацию объект сдадут в 2012 г., сообщает *Logistic.ru.*

На трассе Ростов—Таганрог установят осевой барьер

На автодороге М-23 Ростов-на-Дону—Таганрог до границы с Украиной (на Харьков, Одессу) производится установка осевого барьерного ограждения. Панируется обустройство участка км 7—24. Окончание работ планируется в сентябре 2011 г.

Также проводится реконструкция дорожного полотна. На участке км 112—117 автодороги М-23 до границы с Украиной трассу доводят до параметров 2-й технической категории. На некоторых участках произойдет расширение дороги до 4 полос. Ведется работа по расширению дороги в районе пограничного перехода на Украину (МАПП Весело-Вознесенка), что позволит создать более комфортные условия для участников дорожного движения. Все работы планируется завершить до 10.12.2011 г., сообщает *Logistic.ru.*

В 2011—2012 гг. реконструируют 19 основных магистралей Москвы

Правительство Москвы утвердило постановление о начале проектирования и реконструкции 19-ти основных магистралей города.

В частности, планируется начать проектирование и реконструкцию Рублевского шоссе (октябрь 2011 г.—март 2012 г.), Можайского шоссе — от МКАД до Садового кольца (октябрь 2011 г.—февраль 2012 г.), Ярославского шоссе — от МКАД до Садового кольца (ноябрь 2011 г.—апрель 2012 г.), Садового кольца (февраль 2012 г.—июнь 2012 г.), улицы Народного ополчения через улицу Мневники, Сколковского шоссе до МКАД (июль 2012 г.—декабрь 2012 г.).

Движение от Кремля до МКАД к 2013 г. станет практически бессветофорным.

В 2011 г. на проектирование будет направлено около 3,5 млрд руб., а на строительство — 6,5 млрд руб., сообщает *Ria.ru.*

Реконструкция площади Белорусского вокзала подешевела вдвое

Реконструкция площади Белорусского вокзала в Москве, включающая в себя строительство нового путепровода и парковку на 1,8 тыс. машиномест, обойдется Москве не дороже 6 млрд руб., сообщает *Интерфакс*. Ранее проект оценивался в 14 млрд руб.

По словам заммэра Марата Хуснуллина, тратить 14 млрд руб. на реконструкцию площади "неправильно", поэтому столичные власти пересмотрели проект и скорректировали конечную сумму. Как изменились планы по реконструкции, не сообщается. Заместитель мэра отметил, что правительство города по-прежнему планирует строить в районе площади Белорусского вокзала путепровод и парковку.

Названы маршруты новых хордовых трасс в Москве

Власти Москвы определились с маршрутами новых хордовых трасс в столице. Наряду с развитием радиально-кольцевой структуры намечено строительство хордовых направлений. В частности, в ближайшие годы Северо-Западная хорда будет сформирована по направлению: Ярославское шоссе—Большая Академическая ул.—ул. Народного Ополчения—ул. Кубинка с выходом на Сколково. Южная рокада формируется улицами: Рублевское шоссе—Аминьевское шоссе—ул. Обручева—Кантемировская ул.—Капотня.

Северная рокада начнется от новой трассы Москва—С.-Петербург, пройдет вдоль Октябрьской железной дороги на ул. Королева—пр. Буденного и вдоль Рязанского направления железной дороги выйдет на трассу Москва—Ногинск, сообщает *Logistic.ru.*

Третье кольцо в Москве ждет реконструкция

Городские власти Москвы собираются исправить ошибки планировщиков трассы, в т.ч. они хотят модернизировать съезды и выезды на одну из самых загруженных магистралей столицы, сообщает *Русская служба новостей.*

Глава московского департамента строительства А. Бочкарев заявил, что при планировании ТТК не учитывался возрастающий поток автомобилей. Он привел в пример съезд на Варшавское шоссе с внешней стороны Третьего кольца, где неправильно сделан выезд и все время образуется пробка.

АВИАЦИЯ

Показатели работы украинских авиакомпаний и аэропортов за 7 месяцев т.г.

Согласно оперативным данным, за 7 месяцев т.г. украинскими авиакомпаниями перевезено 4 млн чел., что на 23,1% превышает показатель за 7 месяцев 2010 г. Рост наблюдается по всем показателям — как на международных линиях (+24,2%), так и на внутренних (+17%). При этом спрос на авиаперевозки растет именно на регулярных рейсах (+48,2 — на международных, +21,1 — на внутренних рейсах).

По данным Госавиаслужбы, в 1 полугодии 2011 г. авиакомпании Украины перевезли 3,133 млн пассажиров, что на 24,8% больше, чем за аналогичный период 2010 г. При этом на внутренних линиях было перевезено 486 тыс. пассажиров (+19,2%), на международных — 2,647 млн пассажиров (рост 25,9%).

Пассажирооборот украинских авиакомпаний в 1 полугодии 2011 г. составил 5,8 млрд пасс.км, что на 31,8% превышает показатель аналогичного периода 2010 г.

Грузоперевозки в январе—июне возросли на 6,1% — до 41,7 тыс. т, почты — на 27,3% — до 1,4 тыс. т. За отчетный период украинскими авиакомпаниями было перевезено 48,3 тыс. т грузов (+5,5%) и 1,7 тыс. т почты (+30,8%).

Значительно активнее стали работать также отечественные аэропорты. За 7 месяцев т.г. их услугами воспользовались 6,630 млн чел. — на 20,7% пассажиров больше, чем в 2010 г. Лидером среди аэропортов является "Борисполь", который в июле ежесуточно обслуживал свыше 33 тыс. пассажиров и свыше 201 тыс. пассажиров в неделю.

За 6 месяцев 2011 г. аэропорты Украины обслужили 5,187 млн пассажиров на прилет и вылет, что на 21,4% больше, чем годом ранее; грузопочтопотоки через аэропорты возросли на 15,3% — до 21,9 тыс. т, сообщает *aviakvitok.com.*

Больше всего в 1 полугодии обслужили пассажиров такие аэропорты, как "Борисполь" (3,441 млн пасс. (+22,8%)), Одесса (343,1 тыс. пасс. (+9,8%)), Донецк (334,4 тыс. пасс. (+25,4%)), Симферополь (329,4 тыс. пасс. (+10,7%)), Днепропетровск (182,3 тыс. пасс. (+24,1%)), Львов (141 тыс. пасс. (-30,4%)), Харьков (138,9 тыс. пасс. (+31,5%)).

Общий почто-грузопоток через украинские аэропорты возрос на 13,5% — до 25,3 тыс. т, сообщает *aviakvitok.com.*

В 1 полугодии 2011 г. российские авиакомпании увеличили перевозки на 11%

По данным Росавиации, по итогам 1 полугодия т.г. российские авиакомпании увеличили перевозку пассажиров на 11% по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. — до 27,266 млн чел. При этом на международных воздушных линиях перевезено 13,058 млн чел. (+10,6%), на внутренних воздушных линиях — 14,2 млн чел. (+11,3%).

Общий пассажирооборот за 6 месяцев т.г. возрос на 12,2% и составил 71,365 млрд пасс. км. Вместе с тем, процент занятости пассажирских кресел уменьшился на 1,5% по сравнению с аналогичным показателем 2010 г. — до 74,4%. Процент коммерческой загрузки снизился до 63,2% (-2%).

Грузооборот в январе—июне 2011 г. возрос на 4,3% — до 2,295 млрд ткм, перевозка грузов и почты возросла на 4,8% — до 448,3 тыс. т, сообщает *logistic.ru.*

Лидером по грузовым перевозкам остался — AirBridgeCargo, по пассажирским — "Аэрофлот" (18,852 млн пасс.). При этом "Трансаэро" показала самые высокие темпы роста пассажирских перевозок среди 5 крупнейших авиакомпаний России. Рост пассажирооборота авиакомпании за 1 полугодие т.г. составил 25,8% по сравнению с аналогичным периодом 2010 г., а число перевезенных авиакомпанией пассажиров увеличилось на 24%, сообщает *aex.ru.*

Количество обслуженных пассажиров за месяц приближается к 1 млн

В течение июля в аэропорту "Борисполь" обслужили абсолютный максимум пассажиров за всю историю существования воздушных перевозок в Украине — 910,285 тыс. чел. (в 2010 г. за аналогичный период — 754,805 тыс. пассажиров). При этом в июле был зафиксирован как абсолютный суточный максимум — 34,762 тыс. пассажиров (30.07.2011 г.), так и абсолютный недельный максимум — 213,101 тыс. чел. (последняя неделя месяца).

Справка. *Впервые на максимальный суточный показатель в аэропорту вышли 25.06.2011 г. — количество обслуженных пассажиров в этот день составило 30,618 тыс. чел. Уже через несколько дней этот показатель увеличился до 33,634 тыс. пассажиров в день.*

В целях создания надлежащего уровня обслуживания в условиях "пиковых" нагрузок в аэропорту отрабатываются новые технологические схемы обслуживания пассажиров, сообщает kbp.com.ua.

Объем пассажирских и грузовых авиаперевозок в июне 2011 г. по данным IATA

По данным IATA, объем пассажирских авиаперевозок в июне 2011 г. возрос по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. на 4,4%, а грузовых — снизился на 3%. Загруженность пассажирских авиарейсов в июне 2011 г. составила 79,5%, сообщает *Транспортный бизнес*.

Объем пассажирских авиаперевозок в июне 2011 г. по регионам (по сравнению с июнем 2010 г.)

Регион	Изменение объема перевозок в %	Загруженность рейсов в %
Африка	-2,9	64,7
Азиатско-Тихоокеанский регион	+3,3	76,9
Европа	+8,9	80,6
Латинская Америка	+14,3	77,3
Ближний Восток	+6,4	74,8
Северная Америка	+2,4	85,3

Объем грузовых авиаперевозок в июне 2011 г. по регионам (по сравнению с июнем 2010 г.)

Регион	Изменение объема перевозок в %
Африка	+1,1
Азиатско-Тихоокеанский регион	-6,1
Европа	-1,2
Латинская Америка	+2,5
Ближний Восток	+3,7
Северная Америка	-2,9

В июле "Аэрофлот" установил абсолютный рекорд по пассажиропотоку

В июле т.г. авиакомпания "Аэрофлот" перевезла 1,432 млн пассажиров, что на 21,2% больше, чем в июле 2010 г. (1,18 млн пасс.). Тем самым установлен новый абсолютный рекорд по месячному пассажиропотоку для всей гражданской авиации РФ.

Результат достигнут благодаря совершенствованию процессов управления маршрутной сетью, решениям менеджмента авиакомпании по повышению эффективности использования парка воздушных судов и поддержанию высокого уровня сервиса на борту.

Справка. *"Аэрофлот" — член глобального авиационного альянса SkyTeam. В 2010 г. компания перевезла 11,3 млн чел. В 2011 г. "Аэрофлот" планирует перевезти более 14,3 млн пассажиров, сообщает* РЖД-Партнер.

"Аэросвит" проиндексирует зарплату пилотам

Украинская авиакомпания "АэроСвит" выполнила требования пилотов самолетов Boeing 737, устроивших 1.08.2011 г. акцию протеста, отказавшись выполнять рейсы.

Акцию протеста организовал профсоюз "Лига линейных пилотов". Пилоты требовали индексации выплат, осуществленных в 2008—2009 гг., и повышения уровня оплаты труда приблизительно на 18%.

Акция протеста затронула около 5% рейсов авиакомпании, в основном международных, сообщает *logistic.ru.*

"АэроСвит" принес извинения своим пассажирам, отметив, что администрация авиакомпании не была предварительно уведомлена профсоюзом о запланированной акции, поэтому не смогла принять своевременные меры по ее предотвращению.

Справка. *Забастовка пилотов авиакомпании "АэроСвит" произошла по причине того, что руководство компании не соблюдало условия коллективного договора. Так, по условиям коллективного договора, зарплата пилотам выплачивается по долларовому курсу НБУ. При этом в документе прописано, что она не может быть ниже, чем в предыдущем месяце. Однако вопреки соглашению, "АэроСвит" платил жалование по курсу трехгодичной давности — 6,74 грн. за доллар, вместо 8,05 за доллар, сообщает газета* Сегодня. *В процессе переговоров руководство "АэроСвита" пересмотрело свою позицию. По словам помощника гендиректора "АэроСвита" С. Куцего, все выплаты будут осуществляться с учетом реального обменного курса доллара.*

Примечание. *Договоренность с руководством "АэроСвита" о повышении зарплаты пилотам была достигнута еще в начале года, однако она так и не была реализована.*

В настоящее время компания оценивает прямые убытки от проведенной акции пилотов примерно в $100 тыс. Вместе с тем, по словам гендиректора "АэроСвита" А. Авдеева, пока еще сложно подсчитать репутационные потери для авиакомпании. Всего в акции протеста принимали участие около 40 пилотов самолетов Boeing-737, что составляет до 30% от их общего количества в авиакомпании. Акция протеста длилась с 6:00 до 14:00.

Для открытия рейса Донецк—Пекин необходима либерализация

"АэроСвит" планирует развивать сеть дальнемагистральных рейсов в Азию, в т.ч. из Донецка, однако для осуществления этих планов необходимо решение ряда регуляторных вопросов на уровне Госавиаслужбы Украины и Авиационной администрации Китая. Об этом сайту *avianews.com* сообщил помощник гендиректора по связям с общественностью АК "АэроСвит" С. Куцый, комментируя заявление министра инфраструктуры Б. Колесникова о том, что уже осенью Украинский авиационный альянс начнет полеты из Донецка в Пекин.

По мнению С. Куцего, необходима либерализация режима воздушного сообщения между странами. Так, на данный момент межправительственное соглашение о воздушном сообщении между Украиной и Китаем разрешает выполнение только 4 рейсов в неделю в Пекин из городов Украины. При этом вся квота по частотам с украинской стороны уже использована: авиакомпания "АэроСвит" выполняет 4 рейса Киев—Пекин в неделю, сообщает *aviakvitok.com.*

Составлен рейтинг пунктуальности авиакомпаний, летающих в "Борисполь"

Опираясь на данные Госавиаслужбы за январь—июнь 2011 г., газета *Сегодня* составила "рейтинг пунктуальности" компаний, летающих в "Борисполь". Издание брало в расчет лишь те авиакомпании, которые совершали не менее 5 рейсов в месяц. Составленный рейтинг основывался на коэффициенте опоздания, который был получен путем деления общего времени задержки рейсов на общее количество совершенных рейсов (а не только задержанных).

Согласно рейтингу издания самой непунктуальной оказалась украинская авиакомпания "АэроСвит": 8 из 10 ее рейсов не улетели вовремя, а среднее время задержки составило более получаса. Также высокий процент задержки рейсов у авиакомпаний KLM, "Люфтганза" и Чешских авиалиний, у которых задерживается 78%, 73% и 70% рейсов соответственно. При этом среднее время задержки рейсов KLM — 13 мин., "Люфтганзы" — 14 мин. и Чешских авиалиний — 12 мин.

Процент задержки рейсов АК "Днипроавиа" составляет 58% (среднее время задержки — 37 мин.), а авиакомпании "МАУ" — 53% (17 мин.).

Самыми дисциплинированными оказались маленькие авиакомпании "Мотор Сич" и "Донавиа", у которых задержки составляют 15% и 9%, соответственно.

Как пояснил первый замглавы Госавиаслужбы А. Гречко, примерно 20% рейсов задерживаются по метеоусловиям. "Непогодных" причин задержки 3: по вине авиакомпании — 50% (например, не подали самолет, не заправили его вовремя), по вине аэропорта (не загрузили багаж) — 20%, другие причины (пассажиру перед взлетом стало плохо) — 30%. Однако главная причина задержек авиакомпаний все же отсутствие резервных самолетов.

Отмечено, что согласно международным нормам допустимо, если полет выполнен с отклонением от расписания не более чем на 15 мин.

Примечание. *Ознакомиться с полным списком авиакомпаний можно на сайте* Сегодня *www.segodnya.ua/news/14274734.html*

Новые российские авиакомпании должны будут иметь не менее 5 самолетов

Череда отзывов свидетельств эксплуатанта у авиакомпаний может вынудить Минтранс РФ ужесточить требования к вновь создающимся компаниям. По данным *РБК Daily,* в настоящее время ведомство ведет консультации об увеличении количества воздушных судов с 3 до 5 для вновь создающихся авиакомпаний.

Справка. *Предложение увеличить с 1.01.2012 г. количество воздушных судов, необходимых для регистрации новой авиакомпании, содержится в письме главы Росавиации А. Нерадько, написанном в июле т.г. на имя министра транспорта РФ И. Левитина. При этом речь идет о 5 однотипных воздушных судах.*

Указанное требование предлагается закрепить сроком на 4 года, а с 2015 г. авиакомпаниям для регулярных полетов уже может потребоваться 10 воздушных судов, сообщает logistic.ru.

Стали известны причины банкротства авиакомпании "Континент"

Росавиации стали известны обстоятельства, приведшие к банкротству ОАО "Авиационная компания "Континент". Как говорится в сообщении ведомства, в июне 2011 г. гендиректор "Континента" В. Красильников (владеет 25% акций перевозчика) за счет выручки авиакомпании приобрел в собственность учрежденного им и его супругой ООО "Авиа Мир Лизинг" несколько воздушных судов Ту-154М. По предварительным данным, эти действия были осуществлены без согласования с другим акционером. Т.о., значительная часть выручки, полученной от продажи билетов авиакомпании, была направлена, фактически, на приобретение воздушных судов в собственность В. Красильникова.

Приобретение воздушных судов в собственность гендиректора авиакомпании привело к кассовому разрыву между доходами и расходами перевозчика и невозможности обеспечивать ее текущую операционную деятельность.

Указанные действия были совершены уже после проведения теруправлением Росавиации проверки финансово-экономического состояния авиакомпании в апреле 2011 г.

Справка. *Сертификат эксплуатанта АК "Континент" был аннулирован 29.07.2011 г. в связи с заявлением перевозчика. Авиакомпания выполняла регулярные и чартерные рейсы на внутренних воздушных линиях, в авиапарке перевозчика находилось 9 самолетов Ту-154М и 3 Ил-76, сообщает* aviaport.ru.

"Континент" осуществляла перевозки по России, базировалась в аэропортах "Внуково", "Емельяново" (Красноярск), "Алыкель" (Норильск). Компания начала активную деятельность на рынке пассажирских перевозок в 2010 г. путем возврата к эксплуатации простаивающих самолетов Ту-154, ранее выведенных из парков других авиакомпаний.

Авиаперелеты без гарантий для пассажиров могут запретить в России с 2013 г.

Минтранс РФ подготовил проект закона, согласно которому компаниям, не входящим в систему по гарантированию исполнения договора воздушной перевозки, будет запрещено осуществлять внутренние и международные рейсы. Как сообщил ранее замминистра транспорта РФ В. Окулов, законопроект будет внесен в правительство в сентябре т.г. Минтранс уже подготовил проекты нормативных актов и положение о фонде гарантирования авиаперевозок, сообщает *aviakvitok.com.*

Uzbekistan Airways создает Управление грузовых перевозок

В коммерческом департаменте авиакомпании Uzbekistan Airways создано Управление грузовых перевозок (УГП). Актуальность создания УГП заключается в повышении экономической эффективности работы Uzbekistan Airways по грузовым перевозкам. Создание УГП позволит оперативно реагировать на динамику роста грузоперевозок.

Примечание. *Национальная авиакомпания Uzbekistan Airways и мировой лидер по грузовым авиаперевозкам — авиакомпания Korean Air уже второй год тесно сотрудничают в рамках развития Международного Интермодального Центра Логистики на базе аэропорта г. Навои.*

Сделан еще один шаг к созданию глобальной сети грузоперевозок с целью объединения грузовых потоков из Азии в Европу и обратно через мультимодальный логистический хаб, т.е. международный аэропорт "Навои", сообщает aviakvitok.com.

В 1 полугодии АК "Узбекистон хаво йуллари" перевезла свыше 1 млн пассажиров

По итогам работы за январь—июнь 2011 г. авиакомпания "Узбекистон хаво йуллари" ("Узбекские авиалинии") перевезла 1,06 млн пассажиров, что на 89,7 тыс. (9,2%) больше, чем за аналогичный период 2010 г. В т.ч. рост объема авиаперевозок по международным направлениям составил 2,9%, по странам СНГ — 15,4%, по местным линиям — 6,5%. Из аэропортов отправлено 1,05 млн пассажиров, что на 14,4% больше, чем за первое полугодие 2010 г., груза (с учетом платного багажа) — 16,1 тыс. т (+19,4%).

В отчетном периоде объем грузоперевозок (включая платный багаж) увеличился на 6,7% по сравнению с январем—июнем 2010 г. — до 24 тыс. т, сообщает *logistic.ru*.

Air India не смогла войти в Star Alliance

Крупнейший глобальный альянс авиакомпаний Star Alliance отказался от приема в свои члены национального перевозчика Air India. Причина — компания оказалась не в состоянии выполнить требования по повышению уровня сервиса. Т.о., альянс остается на ближайшие годы без индийского участника. Между тем у конкурентов из Oneworld скоро появится индийская авиакомпания Kingfisher Airlines.

Это один из немногих случаев срыва вступления в какой-либо мировой альянс, сообщает *Travel.ru*.

Примечание. *Вступление Air India в Star Alliance предполагалось еще 2 года назад, однако перевозчик не смог решить свои проблемы, поскольку в последнее время испытывает многочисленные трудности.*

Справка. *В настоящее время членами Star Alliance являются Adria Airways, Aegean Airlines, Air Canada, Air China, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, Blue1, bmi, Brussels Airlines, Continental Airlines, Croatia Airlines, Egyptair, LOT, Lufthansa, SAS, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, SWISS, TAM Airlines, TAP Portugal, Turkish Airlines, Thai Airways, United Airlines и US Airways. Ожидается, что в ближайшие полтора года его пополнят также Avianca-TACA, Copa Airlines, Ethiopian Airlines и Shenzhen Airlines.*

Air Moldova укрепляет свои позиции на европейском рынке

Авиакомпания Air Moldova приступает к переговорам о стратегическом партнерстве с Ассоциацией европейских авиакомпаний (Association of European Airlines — AEA). В частности, Ассоциация пригласила Air Moldova подписать соглашение о стратегическом партнерстве в рамках новой программы расширения для авиаперевозчиков стран, не являющихся членами ЕС.

Справка. *В настоящее время AEA объединяет 36 крупных авиакомпаний в Европе, среди которых такие глобальные перевозчики, как British Airways, Lufthansa, Austrian Airlines и др. Только авиакомпания с высоким статусом соответствия международным стандартам может стать партнером Ассоциации, сообщает* aviakvitok.com.

Подписание соглашения о стратегическом партнерстве в т.ч. гарантирует Air Moldova поддержку в развитии бизнеса со стороны Ассоциации, а также в преодолении различных барьеров, возникающих при ведении бизнеса. Кроме того, оно может способствовать развитию позиций авиакомпании на европейском рынке авиаперевозок.

British Airways научит, как побороть страх во время полета

Авиакомпания British Airways открывает специальные курсы "Как вести себя на борту самолета авиафобу". Ожидается, что курсы помогут людям, панически боящимся летать. В частности, психологи разработали систему упражнений и дыхательных тренировок, которая поможет научиться правильно управлять определенными группами мышц и научиться управлять своим страхом.

Справка. *По некоторым оценкам, 10% пассажиров испытывают страх в самолете, а 30% из них впадают в панику во время полета, сообщает* aviakvitok.com.

Парковочные зоны в "Борисполе" оборудовали системой регистрации доступа

В аэропорту "Борисполь" введена система регистрации доступа в парковочные зоны, размещенные на привокзальной площади терминалов А и В. Благодаря установке автоматических шлагбаумов с системой регистрации доступа обеспечен полный контроль транспортных средств, находящихся на территории парковки, ускоренные процессы въезда/выезда автотранспорта пассажиров.

Зоны парковки существенно расширены; на их территории обновлено асфальтовое покрытие и разметка, сообщает *kbp.com.ua*.

В Киеве будет создана служба такси для обслуживания аэропорта "Борисполь" и железнодорожного вокзала

"Укрзалізниця" совместно с аэропортом "Борисполь" создадут собственную службу такси, которая будет обслуживать пассажиров на Центральном железнодорожном вокзале Киева и в аэропорту "Борисполь". Цель создания службы — обслуживание пассажиров на Евро-2012. Предполагается, что в дальнейшем, после проведения чемпионата, компанию выставят на торги.

По словам министра инфраструктуры Б. Колесникова, уже в октябре т.г. в "Борисполе" можно будет увидеть 500 новеньких такси. "Скорее всего, это будут "Хюндай-Соната" с климат-контролем, счетчиками и возможностью принимать кредитные карты", — сказал ми-

нистр. — "Мы бы очень хотели, чтобы проезд 1 км стоил 5 грн., тогда проезд от терминала D до "Премьер-палаца" будет стоить 165 грн.".

Примечание. *Б. Колесников отметил, что попытки найти компанию, которая смогла бы обеспечить 500 машин с кондиционерами и счетчиками, не увенчалась успехом. Поэтому пришлось пойти на вынужденные меры по созданию новой службы.*

По словам министра, другие такси также смогут обслуживать Евро: номера всех желающих опубликуют в связанных с Евро справочных материалах. Для этого нужно будет предварительно подать заявку в информационный центр Евро-2012 с просьбой распространить соответствующие номера телефонов, чтобы туристы смогли воспользоваться услугой, сообщает sug.kiev.ua.

Аэропорт Вильнюса будет бороться с таксистами, завышающими цены на проезд

Вильнюсский аэропорт инициировал акцию "Частное такси", в рамках которой призывает пассажиров оценивать уровень услуг, оказанных им таксистами. В рамках акции пассажирам предлагается высказывать свои замечания об услугах такси на Интернет-сайте вильнюсского аэропорта www.vno.lt/taxi или в письменном виде его руководству. Все замечания и предложения будут учтены.

Как говорится в заявлении для прессы, "Вильнюсский аэропорт не отвечает за услуги, предоставляемые третьими сторонами, но при этом получает немало жалоб от пассажиров именно из-за такси". В частности, речь идет о необоснованно большой стоимости проезда и некорректно оформленных квитанциях об оплате, сообщает *aviakvitok.com*.

Справка. *В настоящее время места стоянки в вильнюсском аэропорту арендуют четыре фирмы. Эти компании берут с клиентов за 1 км пути от 6 до 8 литов ($2,5—3) и дополнительно 10 литов ($4) за посадку. Для сравнения: средняя цена на услуги такси в Вильнюсе составляет 1,50 лт. (около $0,50) за км.*

Ранее муниципалитет Вильнюса призвал литовское Министерство сообщений принять строгие меры против водителей, "грабящих" приезжих.

Новый терминал Донецкого аэропорта сможет обслуживать 3 тыс. пассажиров в час

После завершения строительства в новом терминале аэропорта "Донецк" будет отведено 10 тыс. м кв. под коммерческие объекты. При этом общая площадь аэровокзала составит более 50 тыс. м кв., сообщает *aviakvitok.com.*

По словам замдиректора по производству компании "Альтком" С. Куприна, из общей площади терминала 18 тыс. м кв. будет предназначено для залов ожидания. После строительства терминал сможет принимать 3 тыс. пассажиров в час. Ввести его в эксплуатацию планируют 20.12.2011 г.

Приватизировать аэропорт "Николаев" сможет инвестор с долгосрочной программой развития

По словам председателя Николаевского облсовета И. Дятлова, он даст согласие на приватизацию коммунального предприятия "Международный аэропорт "Николаев" только в том случае, если появится инвестор с долгосрочной программой развития (на 10—15 лет). Пока такие предложения отсутствуют.

Справка. *В настоящее время Николаевский аэропорт не является убыточным и не дотируется из областного бюджета, как это происходит в других регионах Украины. Вместе с тем, появление инвестора, который сможет увеличить количество рабочих мест и рейсов, а также улучшить внешний вид аэропорта, было бы не лишним.*

Примечание. *По итогам рабочей поездки в Николаевскую область Президент дал поручение главе облгосадминистрации и министру инфраструктуры проработать вопрос о налаживании эффективной деятельности КП "Международный аэропорт Николаев" до 1.10.2011 г., сообщает* wing.com.ua.

Началась реконструкция ВПП аэропорта "Иркутск"

8.08.2011 г. началась реконструкция ВПП аэропорта "Иркутск". Как было заявлено ранее, строительные работы будут производиться с 11:00 до 23:00. Соответственно, основная часть рейсов в аэропорту будет выполняться с 23:00 до 11:00.

Реконструкционные работы должны быть выполнены за 104 дня, сообщает *aviaport.ru.*

Курский аэропорт хотят открыть к ноябрю

2.08.2011 г. губернатор Курской области А. Михайлов на выездном рабочем совещании в курском аэропорту при участии представителей Минобороны потребовал возобновить работу аэропорта к ноябрю т.г. По информации представителей ВВС России, предварительный срок окончания ремонта — 30.10.2011 г.

Справка. *В конце 2010 г. деятельность казенного предприятия Курской области "Курскаэропорт" была приостановлена по инициативе военных в связи с несоответствием ВПП действующим нормативам (ВПП аэропорта находится в ведении Минобороны), сообщает* logistic.ru.

Еврокомиссия утвердила проект модернизации взлетной полосы Рижского аэропорта

Еврокомиссия утвердила проект "Развитие инфраструктуры Международного аэропорта "Рига", направленный на повышение пропускной способности аэропорта. Проектом предусматривается обновление покрытия ВПП, модернизация системы освещения и строительство дополнительных маневровых путей. Строительные работы планируется начать в 2012 г., сообщает *logistic.ru.*

В аэропорту Хельсинки погранконтроль будут осуществлять автоматы

В аэропорту "Хельсинки-Вантаа" введены в эксплуатацию 10 автоматов пограничного контроля. Автомат распознает человека по его лицу.

Сквозь автоматическое сканирование лица может пройти только гражданин ЕС, у которого имеется биометрический паспорт. Автомат нельзя обмануть изменением прически или отрастив бороду.

Примечание. *По словам началь-*

ника отдела погранконтроля П. Алапелто, лицо человека может состариться, а вес измениться, однако основные черты лица остаются неизменными, сообщает aviakvitok.com.

Израильский аэропорт в Эйлате перенесут

Правительство Израиля утвердило перемещение аэропорта из центра г. Эйлат в долину Тимна, находящуюся на расстоянии 12 км от города. Данное решение было принято вследствие заседания специальной комиссии по развитию Эйлата, инициированной и возглавляемой премьер-министром Б. Нетаниягу. Перемещение аэропорта позволит освободить дорогостоящую землю в центре города под нужды туризма, торговли и жилья, что будет способствовать экономическому развитию города. Также новый аэропорт будет открыт для международных рейсов и тем самым разгрузит работу аэропорта имени Бен-Гуриона, поскольку поток туристов, посещающих Израиль, возрастает с каждым годом, сообщает *aviakvitok.com*.

"Украинская авиационная группа" отрицает наличие задолженности перед ГП "Антонов"

Альянс "Украинская авиационная группа" ("УАГ"), объединяющий авиакомпании "АэроСвит", "Донбассаэро" и "Днипроавиа", отрицает наличие у альянса задолженности в 14 млн грн. перед ГП "Антонов" за лизинг самолетов Ан-148. В частности, в пресс-службе альянса отмечают, что между "УАГ" и ГП "Антонов" имеется ряд неурегулированных вопросов по взаиморасчетам за использование самолетов Ан-148. Однако по большинству спорных вопросов между сторонами уже достигнуты договоренности. При этом было подчеркнуто, что "АэроСвит" был первой авиакомпанией, которая поддержала Госпрограмму возрождения авиастроения в кризисном 2009 г., хотя "использование воздушного судна нового типа, не задействованного ранее в коммерческих перевозках, сопряжено с дополнительными расходами для авиакомпании, в т.ч. по обеспечению регулярности выполнения авиарейсов". В связи с учетом вклада авиакомпаний альянса в развитие национального авиастроения и заявленного намерения выполнять гарантийные обязательства по согласованным суммам в рамках взаиморасчетов с ГП "Антонов" вызывают удивление намеки на возможность передачи самолетов Ан-148 в эксплуатацию другой авиакомпании, резюмируют в "Украинской авиационной группе".

Справка. *По словам вице-премьер-министра инфраструктуры Б. Колесникова, альянс "УАГ" задолжал ГП "Антонов" 14 млн грн. за эксплуатацию на условиях лизинга двух самолетов Ан-148. При этом не исключил передачу этих воздушных судов другому перевозчику в случае невозможности рассчитаться за лизинг, сообщает* aex.ru.

3.08.2011 г. ГП "Антонов" поставило авиакомпании "МАУ" первый самолет Ан-148-100. Ранее данный самолет предполагалось поставить АК "АэроСвит".

Япония получит 20 военно-транспортных самолетов С-2

Воздушные силы самообороны Японии заключили контракт с компанией Kawasaki на поставку 20 военно-транспортных самолетов С-2. Сумма сделки не уточняется.

Поставка транспортников, которые должны полностью заменить устаревшие С-1 и частично NAMC YS-11, начнется в 2014 г.

Справка. *В настоящее время самолет проходит летные испытания. Ранее командование ВВС Японии обратилось к Kawasaki с просьбой ускорить работы по созданию транспортника, т.к. возраст парка военно-транспортных самолетов ВВС приближается к критическому.*

Создание С-2 началось в 2001 г.; первый полет транспортник совершил в январе 2010 г. В общей сложности, для ВВС планируется приобрести 40 новых транспортников.

С-2 сможет совершать полеты на скорости до 890 км/час и перевозить грузы массой до 37,6 т. Дальность полета транспортника составит 6,5 тыс. км, сообщает aex.ru.

Глава "Мотор Сичи" жалуется на высокие откаты в России

По словам гендиректора ОАО "Мотор Сич" В. Богуслаева, отношения украинского предприятия с российской бюрократией складываются трудно.

"Директору Ульяновского авиазавода запретили с нами общаться. Мы не можем вести переговоры с генеральными конструкторами и директорами", — сказал глава "Мотор Сич". При этом он подчеркнул, что в России генконструктор "вообще ничего не решает".

По мнению В. Богуслаева, вертикаль власти в российской авиапромышленности не работает. Созданы абсолютно ненужные надстройки вроде "Оборонпрома" или ремонтно-сервисные компании, "где заправляют мальчишки-менеджеры, ничего не понимающие в авиации". Все эти надстройки могут создавать лишь откаты. С каждого вертолета откат 20%, тогда как нормальное роялти во всем мире не выше 5% сообщает *aviakvitok.com.*

Примечание. *15.08.2011 г. на пресс-конференции в Запорожье В. Богуслаев отметил, что на ОАО "Мотор Сич" разработан двигатель, способный поднять вертолет Ми-8 на высоту 8100 м. Это — итог работы по заявке военных, основанной на опыте войны в Афганистане. В сущности, это инновационный проект, но российские чиновники от гражданской авиации покупать новый двигатель не хотят.*

Ранее начатые совместные с Россией программы, по словам В. Богуслаева, также разваливаются. Так, в Воронеже вместо 9 самолетов Ан-148 и соответственно двигателей к ним изготовят всего 4—5. Провалилась программа по легкому вертолету "Ансат" в Казани — несмотря на то, что есть отличный двигатель украинского производства, но от него отказались. Ведется поиск двигателя за рубежем.

Вместе с тем, глава "Мотор Сичи" отметил, что отношения с Министерством обороны РФ развиваются плодотворно. Так, Минобороны приобретает семь грузовых Ан-140-100; создано СП "Авиаремонт-МС", которое будет изготавливать новые двигатели для вертолетов ТВЗ-117ВМА-СБМ1В (для высоты 8 тыс. м). Еще два ремонтных предприятия учреждены в Ейске (Краснодарский край) и в Кубинке. Первое будет обслуживать и ремонтировать двигатели АИ-222 для УТС Як-

130, а в Подмосковье — Д18Т для транспортных Ан-124.

Глава "Мотор Сичи" выразил озабоченность безопасностью полетов

Выступая 15.08.2011 г. на пресс-конференции в Запорожье, В. Богуслаев отметил, что его крайне беспокоит проблема безопасности полетов. В частности, затрагивая вопрос ремонта двигателей, глава "Мотор Сичи" выразил свою однозначную позицию: ремонтом должно заниматься только предприятие-изготовитель, сообщает *aviakvitok.com.*

"В НАТО, например, ремонт лишь на заводе-изготовителе и только один раз. Второго ремонта не бывает — двигатель просто списывается. В России существует еще огромная проблема контрафактных деталей. Вместо борьбы с контрафактом решают запретить эксплуатацию Ту-134. Удивительные вещи случаются: ОАО "Климов" купил у "Мотор Сич" 120 газогенераторов, а выпустил 200 двигателей. Чем покрыли разницу? С этим никто не борется", — сказал руководитель.

FL Technics получила сертификат на планирование техобслуживания Bombardier CL600-2B19

Компания FL Technics (Литва) получила сертификат EASA Part-M от авиационных властей Литвы, позволяющий начать оказывать услуги по планированию техобслуживания и инженерному сопровождению самолетов типа Bombardier CL600-2B19, говорится в сообщении компании.

До 2015 г. компания намерена инвестировать в развитие бизнеса и расширение перечня услуг $20 млн. Средства будут направлены в т.ч. на постройку и приобретение более вместительных ангаров, сообщает *aviaport.ru.*

Новый грузовой Boeing завершил программу летных испытаний

Американский авиастроительный концерн Boeing завершил программу летных испытаний грузовой версии лайнера B747-8 Freighter. Теперь самолету необходимо пройти процедуру сертификации Федерального авиационного управления (FAA) США, после этого его смогут поставить заказчику.

Согласно запланированному графику, первый B747-8 будет передан люксембургской транспортной компании Cargolux Airlines International в сентябре 2011 г.

Компания Boeing рассчитывает получить от FAA подтверждение сертификации самолета 747-8F в течение нескольких недель, однако сертификация будет завершена без некоторых обещанных разработчиком ранее функций. В частности, отложено внедрение ключевых функций электронной системы управления полетом (FMC) производства Honeywell, включая навигацию с точностью до 0,1 морской мили и использование профилей "тихого набора высоты", сообщает aex.ru.

Справка. *B747-8 Freighter создан на базе грузового самолета B747-400F, серийное производство которого завершилось в 2009 г. От базовой версии новый самолет отличается более длинным фюзеляжем и увеличенной грузоподъемностью.*

Freighter способен развивать скорость до 990 км/час и совершать полеты на расстояние до 8,3 тыс. км. Грузоподъемность транспортника составляет 134 т. К настоящему времени Boeing получил заказы на поставку 76 B747-8F, сообщает Транспортный бизнес.

Завершаются испытания Boeing-787 на полеты увеличенной дальности

Компания Boeing завершила 300-часовые испытания самолета серии 787 на полеты увеличенной дальности двухдвигательных воздушных судов (ETOPS) в рамках сертификации, а также испытания на функциональность и надежность систем самолета Boeing 787.

Теперь специалисты Boeing проведут несколько недель, завершая испытания на функциональность и надежность систем, после чего начальная сертификация типа с двигателями Rolls-Royce Trent 1000 будет завершена.

Справка. *Во время испытаний ETOPS часто выполнялось отключение одного из двух двигателей Trent 1000 за 345 мин. до посадки, тем самым имитировался полет с одним отказавшим двигателем в течение более 330 мин. согласно регламенту ETOPS.*

Изначально 787 будет сертифицирован на 180-минутный полет согласно требованиям ETOPS, что позволит самолету выполнять трехчасовой полет до подходящего аэродрома, где он сможет совершить аварийную посадку, а сертификация по нормам 330-минутного полета будет выполнена в 2012 г., сообщает aex.ru.

Компания Atlas Air получит свой первый самолет типа 747-8F в октябре

Авиакомпания Atlas Air планирует получить свой первый самолет типа Boeing 747-8F в октябре т.г.; еще два самолета должны быть поставлены ей в ноябре.

Данные три самолета будут эксплуатироваться авиакомпанией British Airways World Cargo в рамках пятилетнего соглашения на аренду воздушных судов с экипажем.

Справка. *Изначально Atlas Air разместила твердый заказ на 12 самолетов типа 747-8F в 2006 г. с опционом на приобретение еще 14 самолетов. Начало поставок планировалось в 2010 г., сообщает* aex.ru.

"Скай Экспресс" получила 2 Airbus

В июле т.г. флот авиакомпании "Скай Экспресс" пополнился новым типом воздушных судов — двумя Airbus A319. Самолеты получены на условиях операционного лизинга и произведены в 2004 г. и 2006 г.

В начале августа авиакомпания ожидает поступление третьего Airbus A319.

Справка. *До этого парк "Скай Экспресс" состоял из 8 самолетов Boeing 737, сообщает* aviakvitok.com.

"ЮТэйр" пополнит свой парк дальнемагистральными лайнерами

В ближайшее время авиакомпания UTair намерена пополнить свой парк дальнемагистральными лайнерами. Контракт на поставку 9 лайнеров Boeing 767 планируется подписать на авиасалоне МАКС-2011. Поставки самолетов начнут-

ся в конце 2011 г. (все они будут получены со вторичного рынка).

Как сообщает *logistic.ru,* два Boeing 767 будут работать по чартерным программам, а остальные 7 будут эксплуатироваться на регулярных авиалиниях. В частности, ожидается, что перевозчик может открыть рейсы в Северную и Центральную Америку.

EADS отчитался об итогах 2 квартала 2011 г.

2.08.2011 г. Европейский аэрокосмический концерн European Aeronautics Defence and Space Co. (EADS) представил финансовый отчет об итогах 2 квартала т.г. Согласно отчету, чистая прибыль концерна за отчетный период составила EUR121 млн (+44%) при выручке EUR12,1 млрд (+6,6%). При этом операционная прибыль компании возросла до EUR371 млн, в то время как аналитики прогнозировали прибыль на уровне EUR317 млн.

Нарастить квартальные показатели удалось в первую очередь за счет спроса на авиалайнеры Airbus. Не последнюю роль сыграла обновленная модель серии A320, получившая приставку Neo.

Тем не менее по результатам 1 полугодия прибыль EADS снизилась до EUR109 млн (-41%) при выручке EUR21,9 млрд (+8%). Главным образом это произошло из-за неудачного 1 квартала, дополнительных исследовательских расходов на Airbus A350XWB, а также неблагоприятных валютных курсов.

Компания сохранила прогноз на т.г., местами подкорректировав его в лучшую сторону. Так, ожидается, что по итогам 2011 г. заказчикам будет поставлено 520—530 самолетов Airbus, а суммарные заказы превысят 1 тыс. ед.

Справка. *В состав EADS входят самолетостроительная компания Airbus, крупнейший в мире производитель вертолетов Eurocopter, а также EADS Astrium — европейский лидер в сфере космических программ от Ariane до Galileo, сообщает* aviakvitok.com.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Грузооборот морских портов Украины за 7 мес. 2011 г. вырос

18 морпортов Украины за 7 мес. 2011 г. переработали 63,601 млн т грузов, что на 3,4% больше, чем за аналогичный период 2010 г., сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

В июле т.г. портами переработано 7,283 млн т грузов: из них нефти и нефтепродуктов — 802,870 тыс. т, химических (наливных) грузов — 371,8 тыс. т, угля — 1,146 млн т, руды — 1,449 млн т, химических, минудобрений (навалом) — 515,1 тыс. т, зерновых грузов — 206,37 тыс. т, черных металлов — 1,67 млн т, лесных грузов — 63,6 тыс. т, строительных материалов — 446,21 тыс. т. Лидирует по росту объемов переработки грузов по результатам 7 мес. 2011 г. Ялтинский порт — обработано на 62% больше грузов, чем в январе—июле 2010 г. За ним следуют Евпаторийский порт — рост на 43,1%, порт "Южный" — рост на 36,5%, Ренийский порт — рост на 32,6%, Бердянский порт — рост на 13,4%, Николаевский порт — рост на 13,4%, Керченский порт — рост на 5,1%.

Объем переработки транзитных грузов украинскими портами возрос

Общий объем переработки транзитных грузов украинскими портами за 7 мес. 2011 г. составил 23,187 млн т, что на 23,5% больше, чем в 2010 г. По оперативным данным, в течение июля т.г. портами переработано 2,561 млн т транзитных грузов.

Среди лидеров по росту уровня переработки транзитных грузов по результатам 7 мес. 2011 г. — Керченский порт (обработано на 107,4% больше грузов, чем в январе—июле 2010 г.), порт "Южный" (на 79,7% больше), Белгород-Днестровский порт (на 50% больше), Скадовский порт (на 32,1% больше). Увеличился объем транзита и через Евпаторийский порт (на 23,8%), Николаевский порт (на 20,8%), Ренийский порт (на 16,8%), Одесский порт (на 15,9%), сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Наибольшие объемы транзита в июле т.г. — нефть и нефтепродукты — 605,3 тыс. т; химические (наливные) грузы — 278,8 тыс. т; уголь — 492,8 тыс. т; руда — 660,69 тыс. т; химические, минеральные удобрения (навалом) — 217,33 тыс. т; зерновые грузы — 87,7 тыс. т; черные металлы — 95,23 тыс. т.

Морской торговый флот Севастополя за полгода сократил перевозки на 20,6%

Заказчикам доставлено 17,0 тыс. т грузов. Заграничные перевозки грузов морским транспортом уменьшились на 20,6%. Объем переработки грузов в торговом и рыбном портах и на промышленных морских причалах по сравнению с январем—июнем 2010 г. увеличился на 1,0% и составил 3486,9 тыс. т. Переработка экспортных грузов увеличилась на 3,8%, в то время как переработка импортных грузов уменьшилась на 39,1%, грузов внутреннего сообщения — на 14,0%, транзитных грузов — на 4,6%. Количество обработанных судов составило 532 ед., что на 54 судна больше, чем в январе—июне 2010г., в том числе заграничных и инфрахт — 206 ед., сообщают *Морские новости Украины.*

Оборот Азово-Донских портов за 7 мес. т.г.

Объем перевозок грузов в границах Азово-Донского региона РФ за 7 мес. 2011 г. составил 5,6 млн т, что ниже аналогичного показателя 2010 г. на 5,7%.

Причина падения грузоперевалки по данным портопунктам — действие запрета на экспорт зерновых.

После перевода устьевых речных портов Ростов-на-Дону и Азов в категорию морских, в зоне ответственности Азово-Донского Государственного бассейнового управления РФ остался один крупный порт — Усть-Донецкий. По итогам января—июля т.г. порт Усть-Донецкий увеличил обработку грузов на 7,5%.

Речной порт Потапов также демонстрирует по итогам отчетного

периода положительную динамику (рост в 2 раза), сообщает *Seanews.ru.*

Остальные портопункты Азово-Донского ГБУ за январь—июль т.г. снизили перевалку грузов: Багаевская — на 53,1%, Константиновск — на 14,3%, Пашоновский — на 24%, Семикаракорск — на 40,5%, Старочеркасск — 40,5% и Усть-Быстринская — на 92,5%.

Азово-Донской транзитный поток в обоих направлениях по итогам 7 мес. 2011 г. по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. снизился на 7,5%.

Грузооборот морского порта Ростов-на-Дону за июль 2011 г. вырос

Грузооборот морского порта Ростов-на-Дону за июль 2011 г. вырос на 12,5% по сравнению с аналогичным показателем за июль 2010 г. и составил более 900 тыс. т, сообщает портал *Российское судоходство*.

Отмечается значительный рост транзитных грузов. Так, за январь—июль 2010 г. объем транзита составил 2,200 млн т, а за аналогичный период 2011 г. — уже 5 млн т.

В июле 2011 г. было зафиксировано 634 прихода судов и 777 отходов против прошлогодних показателей в 433 прихода и 422 отхода.

Грузооборот морского порта Таганрог за 7 мес. 2011 г. вырос

Грузооборот морского порта Таганрог за 7 мес. 2011 г. составил 1,782 млн т, что на 13% превышает показатели аналогичного периода 2010 г., сообщает портал *Российское судоходство.*

При этом рост грузооборота наблюдается в 1 полугодии 2011 г.: 1,415 млн т против прошлогоднего показателя в 1,206 млн т. В июле наблюдалось незначительное (2,7%) снижение объема грузооборота: в 2011 г. — 366,9 тыс. т, а в 2010 г. — 376,9 тыс. т.

Судооборот морского порта Таганрог за 7 мес. 2011 г. составил 509 ед. флота, что на 5% больше соответствующего показателя за аналогичный период 2010 г. Рост наблюдается за счет первых 6 мес. 2011 г.: судооборот нарастил 7% в 1 полугодии т.г. и составил 404 ед. флота (в 2010 г. — 379). Показатель июля 2011 г. соответствует судообороту 2010 г. и составляет 105 ед. флота.

В 1 полугодии 2011 г. Туапсинский порт обработал 9,7 млн т грузов

Импортный грузопоток вырос на 35% — до 484 тыс. т за счет увеличения обработки основного навалочного груза — сахара-сырца до 406 тыс. т (+13% к уровню 2010 г.). Рост импорта также определил грузооборот введенного в эксплуатацию в конце 2010 г. комплекса по обработке накатных грузов. Объем перевалки плодоовощной продукции на новом терминале составил 75 тыс. т.

Экспортный грузопоток в сравнении с 2010 г. сократился незначительно — до 9,2 млн т (-1%). В течение 6 мес. 2011 г. прослеживался спад перевалки угля — 1,6 млн т (-2%), обработка нефтеналивных грузов составила 7,3 млн т (+2%). За январь—июнь 2011 г. перегружено 56 тыс. т металла, в 2010 г. аналогичные работы не велись, сообщает пресс-служба порта.

В связи с введением временного запрета на экспорт зерновых культур обработка зерна на зерновом терминале в отчетный период составила 114 тыс. т против 505 тыс. т в 2010 г.

Специалистами ОАО "ТМТП" обработано 509 судов (из них 201 на нефтеналивном районе порта, 308 — на сухогрузном районе) и 35 тыс. железнодорожных вагонов.

Итоги работы Волжского пароходства за 4 мес. навигации

За апрель—август т.г. грузовыми и буксирными судами Волжского пароходства перевезено 3,2 млн т грузов, что на 15% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. С начала навигации грузооборот компании увеличился на 14% и составил 4,76 млрд ткм, сообщает пресс-служба пароходства.

В июне—июле 2011 г. объемы отправления грузов по внутренним водным путям составляли по 1 млн т ежемесячно. Этот рубеж превышен впервые за последние 10 лет.

Несмотря на снижение перевозок серы по маршруту Бузан—Кавказ на 343 тыс. т (-37%), рост общего объема грузов произошел за счет увеличения перевозок экспортных минеральных удобрений на 91 тыс. т (+25%) и строительных грузов: обогащенной песчано-гравийной смеси (на 216 тыс. т) и щебня (на 93 тыс. т).

Появилось новое направление транспортировки металла: Тольятти—Астрахань. За первые 4 мес. т.г. навигации по этому маршруту перевезено 219 тыс. т, что позволило компенсировать снижение перевозок металла из Перми и Камбарки.

Грузооборот "ПКТ" за 7 мес. 2011 г. вырос

За 7 мес. 2011 г. Первый контейнерный терминал ("ПКТ") обработал 709,585 тыс. TEU (+9,9% к январю—июлю 2010 г.).

Контейнерооборот "ПКТ" в июле 2011 г. составил 111,741 тыс. TEU (+22,2% к июлю 2010 г.).

В экспортном направлении погружено на суда 54,389 тыс. TEU, в импортном — выгружено 57,352 тыс. TEU. Оборот рефконтейнеров составил 12,346 тыс. TEU.

В июле т.г. на терминале обработано 75 судозаходов, средний оборот на одно судно — 1,49 тыс. TEU.

Грузооборот ЗАО "Логистика-Терминал" за 7 мес. 2011 г. составил 49,727 тыс. TEU. В июне терминал обработал 7,388 тыс. TEU (3748 контейнеров), сообщает *Logistic.ru.*

Восточный порт в январе—июле увеличил перевалку грузов

ОАО "Восточный порт" в январе—июле 2011 г. увеличило перевалку грузов на 12% по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. — до 9,657 млн т, сообщила пресс-служба стивидорной компании.

Грузооборот в прошлом месяце увеличился на 19% по сравнению с июлем 2010 г. — до 1,478 млн т грузов.

Специализированный угольный комплекс (ППК-3) порта в январе—июле перевалил 7,890 млн т

угля, что на 11% больше, чем за аналогичный период 2010 г. В июне т.г. комплекс обработал 1,190 млн т угля. В сравнении с июлем 2010 г. грузооборот увеличился на 21%.

Универсальный производственно-перегрузочный комплекс (ППК-1) за 7 мес. 2011 г. обработал 1,767 млн т грузов, что выше показателей аналогичного периода 2010 г. на 18%. В июле универсальный производственно-перегрузочный комплекс обработал 288,2 тыс. т грузов различной номенклатуры. В сравнении с июлем 2010 г. грузооборот увеличился на 9%.

ООО "Порт Высоцкий" в январе—июле т.г. увеличило перевалку угля

ООО "Порт Высоцкий" (Ленинградская обл.) в январе—июле 2011 г. увеличило перевалку российского угля на 49% по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. — до 1,9 млн т, сообщила пресс-служба предприятия.

Порт Архангельск в январе—июле т.г. сократил грузооборот

Порт Архангельск в январе—июле 2011 г. сократил грузооборот на 10,8% по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. — до 2,314 млн т.

Объем перевалки импортных грузов при этом вырос на 7,9% — до 354,2 тыс. т.

Грузооборот экспортных грузов в отчетном периоде вырос на 13,2% — до 1,198 млн т, в т.ч. бумаги, картона и целлюлозы — сократился на 2,9% — до 46,7 тыс. т, угля — снизился на 26,9% — до 121,2 тыс. т, нефтепродуктов — возрос на 44,2% — до 683,2 тыс. т, лесных грузов — сократился на 2,4% — до 289,9 тыс. т. Объем каботажных перевозок сократился на 36,9% — до 761,2 тыс. т.

В июле т.г. грузооборот порта увеличился на 8,6% в сравнении с июлем 2010 г. — до 496,2 тыс. т. При этом объем перевалки импортных грузов вырос на 46,9% — до 21,3 тыс. т, экспортных — сократился на 17% — до 210,1 тыс. т, каботажных — вырос на 40% — до 264,8 тыс. т, сообщает пресс-служба порта.

Грузооборот порта Вентспилс в январе—июле 2011 г. вырос

Грузооборот порта Вентспилс (Латвия) в январе—июле 2011 г. вырос на 6% в сравнении с показателем аналогичного периода 2010 г. — до 16,61 млн т. В т.ч. объем перевалки нефтепродуктов возрос на 4% — до 8,48 млн т, угля вырос на 52% — до 3,47 млн т, удобрений вырос на 9% — до 1,63 млн т, железной руды сократился на 37% — до 774 тыс. т, зерна снизился на 95% — до 27 тыс. т, леса сократился на 15% — до 315 тыс. т, сообщает пресс-служба порта.

Количество пассажиров возросло в 2,7 раза — до 27,77 тыс. чел. Количество судозаходов выросло на 12% — до 1,112 тыс. ед.

Объем перевалки угля через Baltic Coal Terminal за январь—июль 2011 г. вырос

Объем перевалки угля через Baltic Coal Terminal (Вентспилс, Латвия) за январь—июль 2011 г. вырос в 1,92 раза в сравнении с показателем аналогичного периода 2010 г. — до 2,313 млн т. За июль т.г. объем перевалки угля вырос в 2,2 раза — до 359,5 тыс. т, сообщает *Portnews.ru.*

Грузооборот порта Лиепая за 7 мес. 2011 г. вырос

Грузооборот порта Лиепая (Латвия) за 7 мес. 2011 г. вырос на 15,8% в сравнении с показателем аналогичного периода 2010 г. — до 2,74 млн т. Объем перевалки зерновых сократился на 10,7% — до 625,3 тыс. т, стройматериалов вырос более чем в 2 раза — до 276,3 тыс. т, древесных гранул вырос в 3,3 раза — до 96,6 тыс. т, нефтепродуктов возрос на 20,5% — до 307 тыс. т (в т.ч. дизтоплива — на 6,8% — до 40,9 тыс. т), леса снизился на 24,6% — до 428,3 тыс. т, металлолома вырос в 2,34 раза — до 233,5 тыс. т, черных металлов снизился на 10% — до 244,7 тыс. т, цветных металлов возрос в 2,1 раза — до 69,5 тыс. т.

Контейнерооборот порта вырос в 2,44 раза — до 1,881 тыс. TEU. Объем перегрузки Ro-Ro грузов возрос почти в 3 раза — до 10,238 тыс. ед., количество судозаходов выросло на 10,3% — до 851 ед.

Грузооборот порта за июль составил 379,5 тыс. т, сообщает пресс-служба порта.

Чистая прибыль Tallinna Sadam за 1 полугодие 2011 г. снизилась

Чистая прибыль AS Tallinna Sadam (Таллиннский порт, Эстония) за 1 полугодие 2011 г. снизилась на 2% к уровню января—июня 2010 г. — до EUR15,3 млн. Неаудированный консолидированный чистый доход от продаж компании за отчетный период вырос на 8% — до EUR48,2 млн, сообщает *Portnews.ru.*

Грузооборот Tallinna Sadam за 6 мес. вырос на 8%, составив 19,2 млн т. Таллинн по-прежнему сохранил за собой 3 место по объемам перевалки грузов среди портов Финского залива, пропустив вперед Приморск (Ленинградская область) и Большой порт Санкт-Петербург, но опередив Клайпеду (Литва), Ригу (Латвия) и Вентспилс (Латвия).

Грузооборот порта Хельсинки за 7 мес. 2011 г. вырос

Грузооборот порта Хельсинки (Финляндия) за 7 мес. 2011 г. вырос на 5% в сравнении с показателем аналогичного периода 2010 г. — до 5,9 млн т. Объем перевалки импортных грузов составил 3 млн т (+7%), экспортных — 2,9 млн т (+3%). За июль т.г. грузооборот порта вырос на 4% в сравнении с июлем 2010 г. — до 800 тыс. т, сообщает пресс-служба порта.

Пассажиропоток за 7 мес. вырос на 6% — до 6 млн пассажиров, за июль т.г. возрос на 4% — до 1,3 млн чел.

Международные круизные лайнеры за 7 мес. т.г. совершили 174 захода в Хельсинки, что на 6 ед. больше, чем в январе—июле 2010 г. Количество посетивших город пассажиров круизников выросло на 13% — до 225 тыс. чел.

Контейнерооборот порта Бремен/Бремерхафен в 1 полугодии 2011 г. вырос

Контейнерооборот германского порта Бремен/Бремерхафен в 1 по-

лугодии 2011 г. вырос на 25%, по сравнению с тем же периодом 2010 г. и составил 3 млн TEU, сообщают британские СМИ.

Грузооборот порта по итогам января—июня 2011 г. составил 40 млн т, что на 16% больше, чем в 1 полугодии 2010 г.

Также отмечается, что за первые 6 мес. 2011 г. через порт Бремен/Бремерхафен было перегружено 968 тыс. авто.

Грузооборот портов Нигерии за 1 полугодие 2011 г. вырос

Грузооборот портов Нигерии увеличился на 10% за 1 полугодие 2011 г. и составил 40,7 млн т по сравнению с 36,9 млн т в 2010 г., сообщает пресс-служба Администрации портов Нигерии.

Нигерия отгрузила 10,4 млн т СПГ за период январь—июнь т.г. — рост на 21% против 8,6 млн т годом ранее. Объем генгрузов увеличился до 6,7 млн т по сравнению с 6,3 млн т, навалочных грузов — до 6,6 млн т против 5,8 млн т.

Сухогруз Oostvoorne доставил в ОМТП партию шпунта для терминала "Карантинный мол"

Сухогруз Oostvoorne (флаг Антигуа и Барбуды) с партией шпунта для строительства терминала "Карантинный мол" ошвартовался 3.08.2011 г. у 14 причала Одесского МТП (ОМТП). Судно доставило 1950 т стальных конструкций длиной 35,6—45,6 м, сообщает пресс-служба предприятия.

Теплоход Oostvoorne вышел из порта Брейк (Германия) в конце июля. Это последняя, 7 партия шпунта, прибывшего из Германии. Всего же, по словам замначальника коммерческого отдела А. Порошенко, для строительства терминала "Карантинный мол" в Одесский порт прибыло 16 тыс. т шпунта.

В Херсонском МТП планируется строительство новых грузовых терминалов

В Херсонском МТП на левом берегу Днепра планируется строительство новых терминалов по переработке грузов, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры Украины. Ограниченная территория предприятия затрудняет расширение его производственных мощностей на правобережье, отмечается в сообщении.

Строительство терминалов предусмотрено проектом Генеральной схемы развития Херсонского МТП до 2015 г. Внедрение и реализация схемы позволит увеличить объем грузопереработки порта до 8 млн т в год, создать 347 новых рабочих мест, а также вдвое увеличить отчисления в бюджеты всех уровней.

Порт "Южный" договорился о поставке ж/д локомотива за 18,72 млн грн.

Компания "Станкотехимпорт" (Одесса) и МТП "Южный" (Одесская обл.) договорились о поставке железнодорожного локомотива за 18,72 млн грн. до 2012 г.

"Станкотехимпорт" выиграл соответствующий тендер, сообщают *Українські Новини*.

Договор подписан в конце июня т.г.

ГП МТП "Южный" проведет тендер на строительство комплекса

Тендерный комитет МТП "Южный" объявил тендер на строительство нового комплекса и тендер по разработке проекта строительства причалов. Соответствующие тендеры ответственный за госзакупки комитет порта проведет 2.09.2011 г.

С компанией, выигравшей госторги на выполнение строительных работ, порт законтрактует госзакупки услуг строительства комплекса по размораживанию полувагонов с навалочными грузами угля и руды. Закупка подрядных работ будет осуществляться у победителя конкурса в течение 2011 г. Участниками аукциона на расчетный счет заказчика предоставляется тендерное обеспечение. Сумма залога составляет 118 тыс. грн., сообщает *Ua-Tenders.com.*

На контейнерном терминале "ТИС" было выгружено более 41 т угля за сутки

На контейнерном терминале ООО "ТрансИнвестСервис" зашло судно Navios Prosperity (флаг Панама), с которого было выгружено 41150 т угля за сутки, сообщает пресс-служба компании.

На данный момент это рекордная выгрузка навалочных грузов в портах Украины.

Новый зерновой терминал в Новороссийске

Транспортный холдинг "Дело" завершает строительство зернового терминала грузооборотом 2,5 млн т в год на территории своего дочернего предприятия ОАО "Комбинат "Стройкомплект", сообщает *Logistic.ru.*

Новый зерновой комплекс позволит принимать зерно с железнодорожного транспорта, очищать его, временно хранить — в проекте заложено строительство портового элеватора мощностью 120 тыс. т единовременного хранения. Терминал сможет принимать суда водоизмещением до 30 тыс. т. Стоимость проекта строительства зернового терминала — более 1,5 млрд руб.

Заключения экспертной комиссии государственной экологической экспертизы по данному проекту Ростехнадзор утвердил 2 года назад, и компания "Дело" практически сразу приступила к строительству терминала.

В Рижском порту планируется начать строительство новых причалов

В Рижском порту до конца 2012 г. планируется начать строительство 4 новых причалов для перевалки угольных грузов на острове Криевусала каждый длиной 250 м, сообщает *РЖД-Партнер.*

Еврокомиссия выделила Латвии EUR77,4 млн в качестве софинансирования проекта по переносу угольных терминалов порта из центра Риги на Криевусала. Теперь порт ожидает перечисления этих средств.

На остров перенесут 2 компании, занимающиеся перевалкой угля — Rigas Centralais terminals и Streks. У каждой из них на острове будет по 2 причала. Первая компания планирует увеличить объемы угля на 10 млн т в год к уже имеющимся объемам, вторая — на 6 млн т.

Глубины около причальной стенки на Криевусала составят 17,5 м.

Окончание строительных работ намечено к концу 2014 г.

По предварительным данным, Рижский порт в этом году планирует перевалить около 33 млн т грузов.

Новый терминал для Samskip

Компания Samskip и ее дочерняя компания Van Diren подписали долгосрочное соглашение с Duisport об эксплуатации KV-Terminal Hohenbudberg в порту Дуйсбург в качестве базового терминала, сообщает *Logistic.ru.*

Терминал будет работать в сегменте short sea.

Ранее Samskip обслуживалась на терминале DeCeTe.

Новый терминал должен начать работу во 2 кв. 2012 г. Общий объем инвестиций в строительство составляет более EUR20 млн, площадь терминала — 120 тыс. кв м, пропускная способность — до 250 тыс. TEU в год.

Кроме того, между терминалом и промзоной Hohenbudberg построен новый мост для автотранспорта.

В порту Роттердама планируется расширение угольного терминала Europoort

Компания Ertsoverslagbedrijf Europoort C.V. намерена инвестировать EUR20 млн в расширение угольного терминала Europoort в порту Роттердам (Нидерланды), сообщают британские СМИ.

В планах Ertsoverslagbedrijf увеличить мощность терминала в 2 раза. На данный момент мощность Europoort составляет 3 тыс. т угля в час.

Предполагается, что реконструкция терминала завершиться в 2013 г.

Измаильский СЗ "Дунайсудосервис" завершил модернизацию сухогруза

Измаильский судоремонтный завод "Дунайсудосервис" завершил модернизацию сухогрузного судна "Волжский-50" для ОАО "Северо-Западное пароходство", сообщает пресс-служба Морского инженерного бюро.

В основу проекта переоборудования заложена идея применения высоких (3,5 м с учетом существующих) непрерывных продольных комингсов люков. Они позволяют за счет существенного увеличения высоты сечения одновременно увеличить стандарт общей прочности корпуса судна (на 56%), вместимость трюмов и грузоподъемность судна в соответствии с требованиями Международной Конвенции о грузовой марке.

Для улучшения мореходных качеств была увеличена на 1,7 м высота надстройки бака. Кроме того, была выполнена зашивка бортов в районе кормовой оконечности, тем самым образована полноценная надстройка юта.

Конвенционный дедвейт судна в море увеличился с 4350 т до 6067 т (т.е. на 1717 т, или на 39%), объем грузовых трюмов — с 6441 куб. м до 9404 куб. м (т.е. на 2963 куб. м, или на 46%).

Судно предназначено для перевозки генеральных, навалочных, лесных и крупногабаритных грузов, контейнеров международного стандарта, опасных грузов и угля.

После модернизации судно получило класс Российского Морского Регистра судоходства — КМ L4 R2-RSN.

ССЗ "Залив" сдал холдингу Ulstein Hull As судно

ОАО "Судостроительный завод "Залив" сдало построенное по заказу норвежского холдинга Ulstein Hull As судно сейсмографической разведки шельфа проекта SX 134, сообщает пресс-служба украинского предприятия.

Судно стало 6, построенным на заводе "Залив" по заказу норвежской компании. Судостроители приступили к работе над заказом в феврале 2011 г., закладка судна в сухом доке завода состоялась 10.05.2011 г. 27.07.2011 г. судно было выведено из дока. В настоящее время на "Заливе" продолжается работа над еще 3 судостроительными проектами, заказчиком которых также выступает холдинг Ulstein. Планируется, что до конца 2011 г. работа над 2 из них будет завершена.

ССЗ "Залив" приступил к строительству судна-снабженца для буровых платформ

ОАО "Судостроительный завод "Залив" приступило к строительству судна офшорного обеспечения буровых платформ (проект 832 CD дизайнерского бюро известной судостроительной группы Havyard International AS), сообщает пресс-служба предприятия.

Все металлоконструкции были доставлены на завод "Залив" из Севастополя, где на "Севморзаводе" первоначально был размещен заказ.

"В настоящее время корпусообрабатывающим цехом "Залива" все доставленные с "Севморзавода" корпусные детали раскомплектованы по секциям, укрупнением четырех днищевых секций занимаются сборщики и сварщики докового цеха, в цехах № 32 и 33 уже приступили к изготовлению оставшихся секций. Кроме того, специалисты технического управления завершают подготовку конструкторской и технологической документации модифицированного проекта исходя из последних требований заказчика и классификационных обществ", — заявил начальник производственного управления завода Валентин Пихтерев.

Закладка судна на стапеле согласно графику строительства запланирована в конце августа.

Судозавод "Алмаз" в 1 полугодии сократил чистую прибыль

ОАО "Судостроительная фирма "Алмаз" в январе—июне 2011 г. получило 43,058 млн руб. чистой прибыли, что на 7% ниже аналогичного показателя 2010 г., сообщает пресс-служба компании.

Выручка в первом полугодии выросла на 5,6% — до 1,684 млрд руб., себестоимость — на 15,8% — до 1,620 млрд руб., прибыль от продаж — на 30,8% — до 61,868 млн руб. Прибыль до налогообложения сократилась на 5,6% — до 57,209 млн руб.

Краткосрочная дебиторская задолженность выросла с 2,84 млрд руб. по состоянию на 1.01.2011 г. до 2,304 млрд руб. по состоянию на 30.07.2011 г. Краткосрочная креди-

торская задолженность выросла с 2,847 млрд руб. до 4 млрд руб.

Начались ходовые испытания сухогруза "Капитан Гудович"

Сухогрузное судно проекта RSD 44 "Капитан Гудович, построенное на "Окской судоверфи", отправлено для прохождения ходовых испытаний в город Чкаловск (Нижегородская обл.), сообщает *I-Mash.ru.*

"Окская судоверфь" осуществила спуск сухогруза "Капитан Гудович" на воду в мае 2011 г.

После прохождения ходовых испытаний "Капитан Гудович" будет передан в эксплуатацию заказчику — ОАО "СК "Волжское пароходство".

NYK больше не будет заказывать контейнеровозы

Японская NYK Line не будет инвестировать в строительство новых контейнеровозов до 2013 г. и вместо этого сконцентрируется на увеличении сегмента LNG, логистике новых автомобилей и офшорных проектах. NYK не будет выделять деньги на покупку контейнеровозов до 2013 г., но планирует потратить в этот период $16,7 млрд на автомобилевозы, малые и средние балкеры, LNG-танкеры и офшорные суда, сообщает пресс-служба компании.

Samsung Heavy Industries построила и доставила контейнеровоз для Seaspan

Судостроительная компания Samsung Heavy Industries построила и доставила контейнеровоз Budapest Bridge вместимостью 4,5 тыс. TEU для судовладельца Seaspan, сообщают британские СМИ.

Судно будет передано в аренду судоходным линиям K Line сроком на 12 лет, с возможностью пролонгации договора еще на 6 лет.

В акватории Днепра поднимут затонувшие плавсредства

В акватории реки Днепр в пределах Киева проведут комплекс работ по поднятию, транспортировке и последующей утилизации затонувших плавсредств. Соответствующее распоряжение подписал глава Киевской городской государственной администрации (КГГА) А. Попов.

Выполнение соответствующих работ обеспечит коммунальное предприятие КГГА по охране, содержанию и эксплуатации земель водного фонда столицы "Плесо".

Осуществлять поднятие будут за счет средств предприятия, но с последующим возмещением владельцами затонувших плавсредств. Безопасность во время этих мероприятий постоянно будут обеспечивать специалисты Главного управления по вопросам чрезвычайных ситуаций, а аварийно-спасательным обслуживанием будет заниматься Киевская служба спасения "КАРС", сообщают *Морские новости Украины.*

"Дельта-лоцман" выполнил сложную постановку балкера Eleftheria K

Портовая лоцманская служба "Одесса" ГП "Дельта-лоцман" выполнила сложную постановку балкера Eleftheria K на причал № 4 Одесского МТП (Украина), сообщает пресс-служба предприятия.

Eleftheria K (флаг Панама, оператор "Скиф Шиппинг") имеет длину 297 м, ширину — 50 м, высоту борта — 26,70 м, дедвейт — 214,263 тыс. т. Особенность проводки заключалась в том, что причал № 2 порта был занят контейнеровозом E.P. Pusan (длина — 277 м, ширина — 40 м), что значительно сократило место для маневра балкера. Проводку осложняла осадка Eleftheria K: носом — 9,47 м, кормой — 11 м. Для снижения высоты борта под погрузку балкер принял балласт.

Длина судна на 27 м превышала причальную линию (длина 4 причала составляет 270 м). Ширина судна затрудняла возможность маневра в Карантинной гавани, пока корма не пройдет угол 10—11 причалов. С носа имелась возможность подать только прижимные концы и шпринги, кормовые продольные концы с кормы подавались на другой причал.

Штрафплощадка для плавсредств появилась в Херсоне

В Херсоне открыта штрафплощадка для плавсредств, нарушающих Правила швартовки на набережной по пр. Ушакова.

На штрафплощадку могут угодить, в первую очередь, плавсредства малой вместимости, осуществляющие пассажироперевозки в районе набережной. Организация таких перевозок и швартовка плавсредств в районе центральной городской набережной отныне должны отвечать общим правилам, свод которых подготовила мэрия Херсона, сообщает пресс-служба мэрии Херсона.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Украинские железнодорожники повысили показатель среднесуточной погрузки на 7%

По итогам эксплуатационной работы за июль 2011 г. украинские железнодорожники в среднем ежесуточно нагружали 1058,6 тыс. т грузов, что составляет 106,8% к соответствующему периоду 2010 г. Увеличили этот показатель к уровню прошлого года все дороги, в т.ч.: Донецкая — на 10,5%, Приднепровская — на 3,2%, Южная — на 5,1%, Юго-Западная — на 2,3%, Одесская — на 12,4%, Львовская — на 3%.

В среднем на протяжении июля 2011 г. по "Укрзалізниці" ежесуточно выгружалось около 16 тыс. вагонов, что составляет 107,3% к аналогичному уровню 2010 г.

Также в июле была улучшена эффективность использования грузовых вагонов — ускорение оборота грузового вагона к уровню 2010 г. составило 0,34 суток (105,8%). В среднем 1 вагон находился в обращении 5,86 суток, оборот груженого вагона в июле 2011 г. составил 2,89 суток. Одновре-

менно снижено время простоя вагона под одной грузовой операцией — до 35,01 час. (к плановому заданию — на 4,09 час.).

Простой вагона на одной технической станции снижен по сравнению с плановым заданием на 0,74 часа, а с уровнем 2010 г. — на 0,57 часа — до 7,86 часа. Грузовой рейс вагона в среднем составил 495,3 км, что превышает плановое задание на 0,8%.

В июле 2011 г. также улучшились показатели пользования локомотивным парком. Так, среднесуточный пробег локомотива составил 467 км (104,2% к плану и 102,9% к уровню 2010 г.). Среднесуточная производительность — 1309 тыс. ткм брутто, что составляет 103,1% к плану и 102,6% к уровню прошлого года, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

За 1 полугодие 2011 г. Приднепровская железная дорога перевезла более 0,5 млн т зерновых

Это на 27,2 тыс. т (на 5,13%) больше, чем за аналогичный период 2010 г. Как сообщает пресс-служба "Укрзалізниці", основными направлениями перевозок зерна являются порты Одесской и Приднепровской железных дорог. Так, в июне т.г. объемы перевозок на станцию Одесса-Порт и Черноморская-Экспорт Одесской ж/д составили 129,2 тыс. т (2017 вагонов), а на станцию Мекензиевы Горы (ПЖД) — 59,6 тыс. т (967 вагонов).

Справка. *Государственное предприятие "Приднепровская железная дорога" — одна из крупнейших железных дорог в Украине. В настоящее время дорога обслуживает 92 подъездных пути, на которых находятся 40 элеваторов и 52 хлебоприемных предприятия, ежесуточно для загрузки готовы в среднем около 800 зерновозов.*

По результатам 6 месяцев Приднепровская железная дорога выполнила все обязательства перед госбюджетом и целевыми фондами

Как сообщает пресс-служба "Укрзалізниці", за 6 месяцев 2011 г. ПЖД выплатила в бюджеты всех уровней и государственные целевые фонды социального страхования 1,338 млрд грн., что на 52,3 млн (4,1%) больше по сравнению с аналогичным периодом 2010 г.

В частности, в госбюджет перечислено 704,725 млн грн. (за 6 месяцев 2010 г. — 698,168 млн грн.), в т.ч. налога на прибыль — 209,681 млн грн., НДС — 482,591 млн грн.

В местные бюджеты перечислено 189,331 млн грн. (за 6 месяцев 2010 г. — 156,542 млн грн.).

Взносы в государственные целевые фонды социального страхования за полгода составили 443,904 млн грн., что на 12,975 млн грн. больше, чем за 6 месяцев 2010 г.

Примечание. *Основной свой доход Приднепровская железная дорога получает от грузовых перевозок, пассажирские же остаются убыточными (затраты здесь покрываются доходами только на 59,2%).*

В июле ПЖД перевезла в дальнем сообщении почти 10 млн пассажиров

Объем перевозок в дальнем сообщении составил 9,67 млн пассажиров, что почти на 92 тыс. пассажиров больше по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. и почти на 379 тыс. пассажиров больше, чем в июне 2011 г.

За отчетный период железная дорога оформила более 1,254 млн билетов на 200,876 млн грн., в то время как в июне 2011 г. пассажиры приобрели 1,108 млн билетов на 158,766 млн грн.

На Одесской железной дороге растет популярность услуги по перевозкам пассажиров с ограниченными возможностями

За 6 месяцев 2011 г. специализированными вагонами Одесской железной дороги перевезено 64 пассажира с ограниченными возможностями. За отчетный период поступило на 19 заявок больше, чем за 6 месяцев 2010 г.

Справка. *Одесская железная дорога для перевозки лиц с ограниченными физическими возможностями владеет 3 специализированными вагонами, оборудованными специальными устройствами для доступа инвалидов в вагоны, купе и туалеты. 2 таких вагона курсируют в составе фирменного поезда "Черноморец" № 106/105 сообщением Одесса—Киев и 1 курсирует по назначению согласно заказам инвалидов-колясочников.*

Для того, чтобы оформить проездной документ в одном из вышеупомянутых вагонов, следует заблаговременно подать письменное заявление начальнику железнодорожного вокзала (станции) — от 45 до 5 суток до отправления поезда, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

ДЖД привлекла у 3 банков 4 кредита на 386,9 млн грн.

Средства по всем 4 лотам привлечены на срок 3 года.

В частности, входящий в группу крупнейших Первый украинский международный банк (ПУМБ) выдаст ДЖД кредит на 150 млн грн. под 15% годовых (стоимость кредита — 72 млн грн.). Входящий в группу крупных Сбербанк выдаст ДЖД кредит в 100 млн грн. под 15,7% годовых (47,1 млн грн.), а также кредит в 50 млн грн. с аналогичной ставкой (23,55 млн грн.). Кроме того, ДЖД привлекла у входящего в группу крупнейших Укргазбанка кредит на 86,938 млн грн. под 15,25% годовых (39,774 млн грн.), сообщает *Транспортный бизнес*.

Показатели работы ОАО "РЖД" в январе—июле 2011 г.

В январе—июле 2011 г. погрузка на сети железных дорог ОАО "РЖД" увеличилась на 3,7% по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. — до 713,7 млн т. В т.ч. погружено: каменного угля — 169,5 млн т, кокса — 7,7 млн т, нефти и нефтепродуктов — 146,5 млн т, руды железной и марганцевой — 63,8 млн т, черных металлов — 43,5 млн т, лома черных металлов — 11,4 млн т, цемента — 19,6 млн т, лесных грузов — 24,6 млн т, хим- и минудобрений — 27,2 млн т, зерна и продуктов перемола — 9,2 млн т, строительных грузов — 88,2 млн т, руды цветной и серного сырья — 14,3 млн т, химикатов и соды — 17,1 млн т, промышленного сырья и формовочных материалов — 17,9 млн т, грузов в контейнерах — 11,5 млн т. Грузооборот

в январе—июле т.г. составил 1,22 трлн тарифных ткм (+6,6% к аналогичному периоду 2010 г.).

В июле погрузка грузов составила 106 млн т, что на 2,4% больше, чем в июле 2010 г.; грузооборот составил 177,6 млрд тарифных ткм (+4,5%).

Пассажирооборот по инфраструктуре ОАО "РЖД" в январе—июле 2011 г. увеличился на 1,5% по сравнению с аналогичным периодом 2010 г., в т.ч. в дальнем сообщении — на 1,4%, в пригородном — на 1,5%, сообщает пресс-служба "РЖД".

Показатели работы ОАО "Вторая грузовая компания" в 1 полугодии 2011 г.

В январе—июне 2011 г. ОАО "Вторая грузовая компания" перевезло 10,4 млн т грузов. В т.ч. было перевезено около 5,9 млн т строительных грузов (57% от общего объема грузов), 3,1 млн т каменного угля и кокса (30%), 0,4 млн т руды (4%), остальных грузов — около 1 млн т (9%).

Во 2 кв. 2011 г. объемы перевозок (9,4 млн т) возросли в 9 раз по сравнению с 1 кварталом т.г. (1,04 млн т). Наибольший прирост по сравнению с 1 кварталом был показан в сегменте каменного угля и кокса — в 24 раза, строительных грузов — в 6,7 раза, железной руды — в 4,5 раза.

Грузооборот компании в 1 полугодии 2011 г. составил 15,1 млн ткм, причем во 2 квартале данный показатель составил 14 млн ткм, что почти в 13 раз превышает показатели 1 квартала т.г. (1,1 млн ткм). Рост основных показателей работы ОАО "ВГК" во 2 квартале 2011 г. обусловлен активным проведением мероприятий по привлечению крупных клиентов, предоставлением современных сервисов, а также динамичным пополнением вагонного парка, сообщает *РЖД-Партнер*.

Казахстан передал ПривЖД объекты железной дороги, расположенные в Астраханской обл.

Приволжская железная дорога (ПривЖД, филиал ОАО "РЖД") приняла в эксплуатацию от "Казахстан темир жолы" (Казахстанские железные дороги) объекты, расположенные на территории Астраханской обл. В частности, в состав ПЖД перешел участок разъезд 2—разъезд Кигаш (линия Гурьев—Аксарайская).

В настоящее время на переданном участке производится смена шпал и креплений ж/д пути, а также перевод на обслуживание линий электропередач российской стороной. В дальнейшем, учитывая грузонапряженность этого участка, здесь будет также произведена модернизация ж/д пути и обновление линий электропередачи, сообщает *logistic.ru.*

"Луганскстепловоз" поставил в Монголию 10 секций грузового тепловоза

В июле т.г. Улан-Баторская железная дорога получила от ХК "Луганскстепловоз" (Украина) 10 секций магистрального грузового тепловоза 2ТЭ-116УМ. В общей сложности, в рамках контракта за 2010—2011 гг. "Луганскстепловоз" намерен поставить в Монголию 60 секций серийного тепловоза 2ТЭ-116УМ.

Справка. *2ТЭ-116УМ — модификация тепловоза 2ТЭ-116У специально разработана для условий Монголии, где машины работают в условиях высокогорья и сильной запыленности.*

Помимо отгрузки в Монголию, в июле т.г. ХК "Луганскстепловоз" изготовила и осуществила поставку 2 секций магистрального грузового тепловоза 2ТЭ116У для ОАО "РЖД" и 2 секций электровоза 2ЕЛ4 для "Укрзалізниці".

Всего в январе—июле "Луганскстепловоз" произвел: 42 секции тепловоза 2ТЭ-116УМ, 8 секций тепловоза 2ТЭ116У, 4 секции электровоза 2ЕЛ-5, 2 секции электровоза 2ЕЛ-4. Эти показатели более чем в 2 раза превышают объем производства предприятия за аналогичный период 2010 г., сообщает *i-mash.ru,*

"Луганскстепловоз" намерен участвовать в тендере "Укрзализнычпостача" на поставку ему 335 электровозов

ХК "Луганскстепловоз" намерена участвовать в тендере на поставку Госпредприятию материально-технического обеспечения железнодорожного транспорта "Укрзализнычпостач" 335 грузовых электровозов. В частности:

— на лот № 2 тендера, который предусматривает закупку 222 электровозов постоянного тока, предприятие намерено предложить электровозы постоянного тока 2ЭЛ-4;

— на лот № 3 (закупка 113 электровозов переменного тока) завод предложит электровозы переменного тока 2ЭЛ-5.

Справка. *В конце июля т.г. "Укрзализнычпостач" объявил тендер по закупке в течение 2012—2016 гг. 509 электровозов. Тендер разделен на 4 лота — 141, 222, 113 и 33 электровоза.*

20.07.2011 г. "Укрзалізниця" подписала меморандум с "Луганскстепловозом" об изготовлении 292 грузовых электровозов серии 2ЭЛ-4, сообщает Транспортный бизнес.

За 7 месяцев 2011 г. "Азовмаш" увеличил реализацию на 90%

В январе—июле 2011 г. группа компаний "Азовмаш" (Мариуполь, Донецкая обл.) увеличила объем реализации продукции на 90% по сравнению с аналогичным периодом 2010 г. Объем реализации за 7 месяцев т.г. достиг 4,9 млрд грн., в т.ч. в июле — 0,7 млрд грн.

Поставки на экспорт в Россию, Казахстан, Беларусь и Узбекистан за январь—июль 2011 г. составили 91,8% от общего объема продаж.

Всего за отчетный период выпущено 8,7 тыс. грузовых вагонов, в т.ч. 6,04 тыс. цистерн и 2,66 тыс. полувагонов. При этом в июле было выпущено 0,86 тыс. цистерн и 0,36 тыс. полувагонов.

На ближайшие годы предприятие обеспечено заказами, сообщает *ugmk.info.*

Справка. *ОАО "Азовмаш" (управляющая компания) управляет АО "Азовобщемаш" (головное предприятие), Мариупольским заводом тяжелого машиностроения, Мариупольским термическим заводом, а также Головным специализированным конструкторско-технологическим институтом. Кроме того, в составе группы работает сталелитейное производство — ЗАО "АзовЭлектроСталь", а также ООО "СРЗ" (судоремонтный завод).*

На "Азовмаше" создана новая грузовая тележка

Новая грузовая тележка, рассчитанная на усилие 25 т на ось, разработана Головным специализированным КБ вагоностроения (ГСКБВ). Внедрение тележки в производство позволит предприятию создать новые модели грузовых вагонов повышенной грузоподъемности.

Межведомственная комиссия подписала акт о постановке на производство в "АзовЭлектроСтали" установочной серии новой тележки. Подконтрольные экземпляры будут направлены на эксплуатационные испытания.

По информации генерального конструктора-директора ГСКБВ, в настоящее время осуществляются испытания нового полувагона и нефтебензиновой цистерны, где установлены грузовые тележки нового образца, сообщает *i-mash.ru.*

Грузовые вагоны получат новый классификатор тележек

Сотрудники российского ОАО "ВНИИЖТ" разработали документацию для обслуживания и ремонта различных моделей тележек вагонов.

В последнее время созданы десятки различных типов тележек грузовых вагонов, обладающих индивидуальными конструктивными особенностями и технико-эксплуатационными показателями. Например, их межремонтный ресурс варьируется от 110 до 500 тыс. км, а осевые нагрузки — от 23,5 т до 27 т. Это требует подбора конкретных моделей тележки под различные типы вагонов, создает сложности при комплектации ходовых частей узлами и деталями. Для устранения этих проблем специалисты ВНИИЖТа, проведя анализ существующих конструкций грузовых вагонов и нормативно-технической документации, разработали методику определения модели тележек под вагоном. Этот документ использован при создании в отрасли автоматизированной системы учета комплектации грузовых вагонов ходовыми частями. Кроме того, ученые подготовили новый классификатор "Тележки грузовых вагонов", в котором представлен самый широкий модельный ряд таких устройств.

Идет работа над справочником, где будут содержаться технические, геометрические и нормативные параметры каждой модели тележки, допустимые варианты их взаимозаменяемости, в том числе по отдельным элементам, сведения о документации по техническому обслуживанию и ремонту, сообщает *logistic.ru.*

Дефицит вагонного литья в РФ будет ликвидирован к 2012 г.

По мнению старшего вице-президента ОАО "РЖД" В. Гапановича, дефицит вагонного литья в РФ будет ликвидирован к концу 2011 г. В частности, выйдет на производственную мощность "Тихвинский завод"; начнет производство ряд других предприятий, имеющих собственное литейное производство, такие как "Промтрактор-Промлит", "Алтайвагон". Кроме того, в Саранске организуется комплекс по производству крупного вагонного литья и заканчивается реконструкция Бежецкого сталелитейного завода по производству такого литья. Активно на этом рынке работают и украинские предприятия, в т.ч. "Азовмаш".

Справка. *Мощности Тихвинского вагоностроительного завода (Ленобласть, предприятие группы "Ист") позволяют выпускать 90 тыс. т литья в год. Чебоксарский "Промтрактор-Промлит" (актив концерна "Тракторные заводы") способен производить около 140 тыс. т литья и отливок.*

"Алтайвагон" (завод группы СДС) может изготавливать до 40 т литья.

"Трансмашхолдинг" создал на Бежицком сталелитейном заводе (БСЗ) в Брянске новый литейный участок мощностью до 10 тыс. т мелкого стального литья в год (до этого БСЗ был способен выпускать до 59 тыс. т литья в год).

"Русская корпорация транспортного машиностроения" (РКТМ) планирует запустить в Саранске комплекс по производству крупного вагонного литья на базе ООО "ВКМ-Сталь". Владельцы РКТМ договорились о завершении строительства здесь нового металлургического комплекса, мощности которого позволят вырабатывать 30 тыс. т крупного литья в год.

Кроме того, ОАО "Уралвагонзавод" (УВЗ, г. Нижний Тагил, Свердловская обл.) в сентябре планирует начать поставки компонентов с производств французской Sambre et Meuse (SeM), которую приобрело в конце 2010 г., сообщает РЖД-Партнер.

Сахарные заводы РФ испытывают дефицит вагонов

Производители сахара РФ накануне переработки сахарной свеклы нового урожая испытывают дефицит вагонов, необходимых, чтобы освободить склады для новой продукции.

Как сообщает "Союзроссахар", дефицит вагонов негативно влияет на темпы отгрузки сахара с заводов, а также сдерживает экспорт сахара в страны Центральной Азии. Заявки выполняются не более чем на 50%. Эта проблема особенно остра в текущем сезоне, который может стать рекордным по объему производства свекловичного сахара (по прогнозу он составит 4,5 млн т).

Ситуация осложняется тем, что в условиях дефицита вагонов резко повысились ставки на перевозку сахара автотранспортом. Так, чтобы перевезти сахар из Уфы в Челябинск, теперь надо заплатить в 3 раза больше, чем 2 месяца назад.

В ОАО "Первая грузовая компания" (дочерня компания ОАО "РЖД") заявляют, что не могут полностью обеспечить потребности всех грузоотправителей. В вагонах компании и так выполняется большая часть перевозок сахара в РФ — почти 60%. В июле "ПГК" перевезла 126 тыс. т этого груза, тогда как в подвижном составе остальных собственников — лишь 91 тыс. т. И это при том, что в парке "ПГК" находится лишь 22,5% (16 тыс.) всех крытых вагонов, эксплуатируемых в стране). Фактически это означает, что производителям сахара придется искать вагоны у других операторов, сообщает *РЖД-Партнер*.

Брянский машзавод изготовил 50 новых полувагонов для ОАО "Уралэлектромедь"

Брянский машиностроительный завод (входит в состав ЗАО "Трансмашхолдинг") отправил заказчику 50 новых универсальных

полувагонов с разгрузочными люками модели 12-3090. Заказчиком является ОАО "Уралэлектромедь". В общей сложности, этой компании до конца года "Трансмашхолдинг" поставит 300 таких вагонов.

Справка. *Полувагон является новым видом продукции для "БМЗ", производство которой освоено в 2011 г. Отличительная особенность нового вагона — усиленная конструкция верхней обвязки, предотвращающая деформацию кузова при погрузочно-разгрузочных работах. Обшивка боковых стен обеспечивает снижение трения груза о стенки при разгрузке. В конструкции используется арматура для безрезьбового соединения труб тормозной системы, колесосберегающие безасбестовые колодки.*

В июне 2011 г. на вагон получен сертификат соответствия Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте, сообщает i-mash.ru.

На Урале испытали электровоз 2ЭС10 "Гранит"

В Свердловской обл. состоялись испытания сверхгрузоподъемного электровоза 2ЭС10 "Гранит", созданного компанией "Уральские локомотивы". Опытная поездка "Гранита" в составе поезда массой 9 тыс. т состоялась по маршруту Екатеринбург-Сортировочный—Балезино.

Глава "РЖД" В. Якунин назвал проведенные испытания знаковым событием, поскольку "впервые в истории российских и советских железных дорог такой поезд перевезен через перевал между Европой и Азией".

Справка. *В испытаниях принял участие 3-секционный электровоз "Гранит", способный вести поезд, масса которого на 40—50% превышает аналогичный показатель для электровозов серии ВЛ11 (около 4 тыс. т). Электровозы 2ЭС10 создавались специально для увеличения пропускной способности железных дорог на участках с горным рельефом без необходимости расцепления поезда и уменьшения его массы.*

Ожидается, что в середине сентября т.г. ООО "Уральские локомотивы" получит сертификат на выпуск нового электровоза 2ЭС10 "Гранит".

ООО "Уральские локомотивы — СП российской группы "Синара" и немецкого концерна Siemens. В 2011 г. предприятие планирует выпустить 11 электровозов "Гранит".

Rail Garant в июле приобрела 389 вагонов-автомобилевозов

Покупателем выступила "Трубная транспортная компания", входящая в структуру Rail Garant. Все вагоны передаются в долгосрочную аренду ООО "Оптима Транс-Авто".

Ввод в эксплуатацию вагонов намечен на середину августа. Т.о., парк автомобилевозов Rail Garant составит 591 вагон модели 11-287.

Справка. *Группа компаний Rail Garant работает на российском рынке железнодорожных перевозок промышленных грузов. Группа объединяет собственников и операторов железнодорожного подвижного состава. По итогам 1 полугодия т.г. рост объема перевозок автомобилей группы увеличился в 2,5 раза по сравнению с аналогичным периодом 2010 г.*

В целом операционный парк Rail Garant составляет порядка 20 тыс. вагонов, объем перевозок достигает 20 млн т в год.

ООО "Оптима ТрансАвто" — российская компания-экспедитор автомобилей по железной дороге, сообщает Portnews.

"Рефсервис" намерен выйти на безубыточный уровень к 2012 г.

ОАО "Рефсервис", специализирующаяся на рефрижераторных перевозках (дочерняя компания ОАО "РЖД"), намерено выйти на безубыточный уровень к 2012 г. В частности, компания намерена увеличивать доходы, расширяя "комплекс и суммарную стоимость" услуг и наращивая свою долю на рынке железнодорожных перевозок скоропортящихся грузов транспортом (по итогам 2010 г. она составила 27%). Одновременно для сокращения расходов предприятие планирует оптимизировать структуру вагонного парка и поднять производительность труда. Повышать конкурентоспособность предполагается за счет НИОКР и выбора перспективных моделей подвижного состава для последующего обновления парка.

Справка. *"Рефсервис" — 100%-ная дочерняя компания ОАО "РЖД", которой было передано 6,6 тыс. рефрижераторных вагонов, 3 ремонтных депо и 2 эксплуатационные площадки для изотермических вагонов. С 2006 г. компания осуществляет перевозки скоропортящихся грузов, являясь крупнейшим оператором на этом рынке. По состоянию на 1.01.2011 г. "Рефсервис" владел 7,421 тыс. вагонов. Объем перевозок в 2010 г. составил 1,528 млн т, в т.ч. 246 тыс. т — в рефрижераторном подвижном составе, 360 тыс. т — в вагонах-термосах.*

В марте т.г. правительство РФ одобрило продажу 100% минус 1 акция оператора на открытом аукционе по цене не ниже рыночной. Это уже не первая попытка перевозчика (приватизация компании была намечена на 2009 г., но аукцион не был объявлен).

Приватизацию "РЖД" целесообразно провести после 2013 г.

Такое мнение высказал глава "РЖД" В. Якунин. К этому времени, по его убеждению, будут получены объективные данные, свидетельствующие о восстановлении рынка и экономики. Тогда же можно будет оценить, сколько стоят акции перевозчика. При этом В. Якунин подчеркнул, что окончательное решение о сроках приватизации "РЖД" остается за правительством.

Справка. *В "РЖД" была запланирована продажа 25% - 1 акция в 2013 г., в результате доля государства сокращалась до 75% + 1 акция. Новые предложения правительства предполагают снижение доли РФ в "РЖД" также до 75% + 1 акция к 2017 г., однако срок начала приватизации предлагается сдвинуть на 2012 г.*

Ускорить процесс приватизации госактивов призывает президент РФ Д. Медведев, сообщает РЖД-Партнер.

Примечание. *В июне т.г. глава "РЖД" заявил, что считает разумной продажу 10—15% акций перевозчика стратегическому инвестору, отметив, что "нужно сначала посмотреть, как будет работать компания с миноритарным партнером и кто им может быть". При этом говорилось, что в качестве стратегического инвестора желательно привлечь крупнейшие зарубежные компании, в первую очередь — немецкие и французские железные дороги, поскольку по объему бизнеса и по территориальной при-*

ближенности сотрудничество с ними было бы наиболее эффективным. В то же время В. Якунин не исключил участия в приватизации и других компаний, например железных дорог Италии и Испании.

Кроме того, глава "РЖД" считает допустимым вхождение в уставный капитал перевозчика Пенсионного фонда РФ.

Правительство РФ согласовало продажу на открытом аукционе 75% - 2 акции ОАО "ПГК"

Согласно распоряжению правительства РФ участниками аукциона по продаже акций ОАО "Первая грузовая компания" (дочерней компании АО "РЖД") могут стать юрлица, зарегистрированные в РФ, не являющиеся госкорпорациями, имеющие устойчивое финансовое положение и опыт оперирования железнодорожным подвижным составом. Окончательная минимальная цена продажи акций будет определена на основании отчета независимого оценщика не позднее, чем за 30 дней до объявления аукциона, сообщает пресс-служба "РЖД".

Примечание. *В результате на рынке появится крупнейший частный игрок в грузовом секторе, а ОАО "РЖД" получит значительные средства на финансирование инвестиционной программы.*

Продажа акций ОАО "ПГК" запланирована до конца 2011 г.

Справка. *В настоящее время в собственности "ПГК" находится свыше 200 тыс. ед. подвижного состава разного типа.*

К ТЕМЕ:

"РЖД" при задержке продажи "ПГК" используют на инвестпрограмму бридж-кредиты

В случае задержки с приватизацией 75% - 2 акции "ПГК", ОАО "РЖД" намерено покрывать дефицит средств для финансирования своей инвестиционной программы 2011 г. за счет бридж-кредитов, а не выпуска облигаций.

Примечание. *Ранее президент "РЖД" В. Якунин предупреждал, что перевозчик рискует лишиться 140 млрд руб. в случае задержки в проведении аукциона по продаже акций "ПГК".*

Правительство РФ (как и просил топ-менеджер) утвердило решение о приватизации до начала августа. Это позволяет закрыть сделку и получить деньги за нее до конца года, сообщает РЖД-Партнер.

Теперь все предпродажные мероприятия планируется завершить в августе—сентябре, а сам аукцион провести в октябре—ноябре, отмечает "ВТБ Капитал" со ссылкой на топ-менеджмент перевозчика.

Чистая прибыль "РЖД" по РСБУ в 2011 г. составит 30 млрд руб.

Как сообщил замминистра транспорта РФ А. Недосеков, чистая прибыль ОАО "РЖД" по РСБУ (российский стандарт бухучета) составит в 2011 г. 30 млрд руб. Индексация грузовых тарифов по просьбе "РЖД" на 3,8% маловероятна, сообщает *РЖД-Партнер.*

Минтранс РФ подготовил проект концепции госпрограммы "Развитие транспортной системы до 2019 г."

Согласно концепции общий объем финансирования транспортной системы страны с 2012 г. по 2019 г. составит 13,684 трлн руб., в т.ч. федеральный бюджет выделит чуть больше 7 трлн руб., региональные бюджеты — 135 млрд руб., а компании — 6,5 трлн руб.

Основным результатом реализации программы, по мнению ее авторов, станет "снижение транспортоемкости ВВП на 1% к уровню 2010 г., что означает снижение доли транспортных издержек в цене готовой продукции".

Подпрограмма "Железнодорожный транспорт" предусматривает выделение из федерального бюджета на ближайшие 8 лет 358,5 млрд руб. Средства пойдут на компенсацию потерь в доходах из-за госрегулирования тарифов (294,4 млрд руб.), на реализацию самой подпрограммы (3,2 млрд руб.), подготовку специалистов для обеспечения безопасности (60 млрд руб.).

Для сравнения: в ФЦП "Развитие транспортной системы России с 2010 г. по 2015 г." предусматривалось бюджетное финансирование в размере 380 млрд руб. Поэтому большинство показателей, которые должны были быть достигнуты к 2015 г. (например, ввод новых километров железнодорожных путей, повышение скорости движения грузов, контейнеров), в новой госпрограмме просто перенесены на 2019 г., сообщает *РЖД-Партнер.*

Строительство железной дороги Баку—Тбилиси—Карс близится к завершению

Строительство железной дороги Баку—Тбилиси—Карс, соединяющей территории Азербайджана, Грузии и Турции, завершится в 2012 г. По словам министра инфраструктуры и регионального развития Грузии Р. Николаишвили, в это же время завершится и строительство железнодорожной станции в г. Ахалкалаки на юге Грузии.

Справка. *По указанной железной дороге грузы из Китая в кратчайшие сроки будут поступать транзитом через Грузию на европейские рынки, сообщает* logistic.ru.

Иран получит выход на железнодорожную сеть Ирака

В августе т.г. Иран завершит реализацию проекта по строительству железной дороги Эрак—Малайер, которая позволит связать ж/д сообщением провинции Керман, Хамадан и Керманшах с приграничным переходом Хосрави и далее с иракским Ханекином. Фактически, названная железная дорога дает выход на железнодорожную сеть Ирака, сообщает *iran.ru.*

В Киеве введут в эксплуатацию первую очередь городской электрички

До конца сентября 2011 г. в Киеве введут в эксплуатацию первую очередь электрички для внутригородских пассажирских перевозок. Для нее будет задействовано 13 ж/д станций.

По словам замначальника Главного управления транспорта и связи КГГА Б. Тимченко, городская электричка поможет разгрузить метрополитен на 15%, сообщает *Транспортный бизнес.*

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Украина ведет переговоры с пятеркой крупнейших портовых операторов мира

Об этом сообщил вице-премьер-министр, министр инфраструктуры Украины Борис Колесников в интервью газете *Коммерсант-Украина*.

По его словам, решить проблему изношенности основных фондов в портах можно за счет привлечения инвестиций на условиях государственно-частного партнерства. "Сейчас мы ведем переговоры с пятеркой крупнейших портовых операторов мира и с некоторыми украинскими инвесторами. Это практика, которой следовали во всех странах Восточной Европы. У этих операторов есть желание вкладывать средства в контейнерные перевозки, в зерновые терминалы, в более качественную перевалку металла. Но нужно понимать, что некоторые мировые компании предлагают исключительно строительство контейнерных терминалов. Нас не устраивает такое предложение. Потому что есть приоритеты Украины. Если мы не сможем переваливать продукцию металлургической и химической промышленности, продукцию АПК, мы остановим ключевые для экономики страны отрасли", — пояснил вице-премьер.

Он отметил, что Украине необходимы законы, которые максимально откроют двери для инвесторов, позволят защищать инвестиции и привлекать их. Также нужна приватизация портов, хотя, по мнению Б. Колесникова, приватизацией она будет скорее де-юре, чем де-факто. "Речь идет о приходе совершенно новых компаний и строительстве абсолютно новых объектов. Потому что реально приватизировать уже нечего. Остались еще портовые краны, которые имеют очень высокую степень износа, — самые новые завезли 20 лет назад. Что касается новых проектов, то чем больше компания готова к реальным профильным инвестициям, тем выше ее шансы закрепиться в украинских портах. Таких инвесторов мы ждем, поскольку они позволят решить проблему изношенности основных фондов и вернуть грузопотоки в порты", — резюмировал Б. Колесников.

Специалисты "Укрзалізниці" и "РЖД" готовят проект соглашения о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов

Специалисты "Укрзалізниці" и ОАО "РЖД" проработали проект Соглашения о единой системе управления и использования парка грузовых вагонов. Делегацию ОАО "РЖД" на встрече, которая состоялась в Киеве 2.08.2011 г., возглавил вице-президент Салман Бабаев, "Укрзалізниці" — замгендиректора Петр Науменко.

Стороны согласовали редакцию, в которой будет изложен проект Соглашения для подписания на очередном заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества. Проект Соглашения будет направлен всем железнодорожным администрациям-членам Совета для совместной доработки. Единая система управления и использования парка грузовых вагонов будет включать не только технические и технологические аспекты, но и правовые и финансовые.

Также в ходе встречи стороны рассмотрели вопросы подготовки к внедрению электронного документооборота при перевозке грузов между ОАО "РЖД" и МПС и определили задачи для совместной рабочей группы. В частности, стороны обменялись информацией о ходе внедрения электронных перевозочных документов, дали задание рабочей группе проанализировать существующий электронный обмен данными между ОАО "РЖД" и МПС. Для отработки принципов взаимодействия по электронному документообороту определили исследовательский полигон Харьков сортировочный—Казачья Лопань—Белгород, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

ВЕРХОВНАЯ РАДА

Порядок расчетов за жилищно-коммунальные услуги

Закон от 5.07.2011 г. № 3569-VI

"О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно усовершенствования порядка расчетов за жилищно-коммунальные услуги"

Вступает в силу через 30 дней со дня опубликования.

Изменениями в Хозяйственный кодекс установлено, что оплата отпускаемой энергии осуществляется в соответствии с условиями договора (ныне — как правило, в форме предоплаты). Договор может предусматривать предоплату, плановые платежи с последующим перерасчетом или оплату, которая проводится за стоимость принятых ресурсов.

Договор не может содержать условий, которые вводят дополнительные виды оплаты услуг, не предусмотренные **типовыми договорами** на предоставление жилищно-коммунальных услуг, утвержденными КМУ.

Поставщики жилищно-коммунальных услуг могут получать от потребителей **авансовый платеж, только если это предусмотрено договором**.

Установлено, что **допустимая продолжительность перерывов в предоставлении жилищно-коммунальных услуг**,

их периодичность устанавливаются КМУ на основании стандартов, нормативов, норм, порядков и правил эксплуатации, проведения испытаний теплосетей, текущего и капитального ремонтов, реконструкции объектов жилищного фонда.

Установлена обязанность исполнителя/производителя жилищно-коммунальных услуг совместно с органами местного самоуправления осуществлять мероприятия по уменьшению отрицательного влияния ликвидации последствий аварии или действия обстоятельств непреодолимой силы на потребителей, если такая ликвидация длится более суток.

Исполнитель/производитель **обязан проводить перерасчет размера платы за жилищно-коммунальные услуги** в случае перерыва в их предоставлении, непредоставлении или предоставлении не в полном объеме в порядке, установленном КМУ.

Установлено, что платежный документ на оплату жилищно-коммунальных услуг может включать графы, в которых указываются суммы к уплате за предоставленные услуги, не проплаченные полностью потребителем в предыдущий расчетный период. Платежный документ не может включать графы, в которых указываются суммы за оплату услуг, не предусмотренных договором, или суммы доплат за предоставленные услуги выше предусмотренных действующими тарифами.

Усовершенствование отдельных норм Налогового кодекса

Закон от 7.07.2011 г. № 3609-VI

"О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины и некоторые другие законодательные акты Украины относительно усовершенствования отдельных норм Налогового кодекса Украины"

Вступает в силу со дня, следующего за днем опубликования

Установлен однозначный порядок выдачи простого векселя по уплате НДС для обеспечения налоговых обязательств для размещения товаров в таможенном режиме переработки.

Введен **налоговый период "календарное полугодие"**.

Уточнен перечень пунктов кодекса, которые учитываются при определении расходов операционной деятельности и которые относятся к прочим расходам.

Изъяты положения об особенностях налогообложения деятельности по договорам управления имуществом.

Установлено, что налоговый расчет и налоговая декларация подаются налоговым агентом независимо от факта выплаты дохода, однако при условии, что в налоговом периоде произошло начисление (расчет) такого дохода к уплате согласно бухгалтерским или др. документам.

Изъята норма, обязывавшая налоговых агентов по налогу на доходы физлиц подавать ежемесячную декларацию, а также пункт, определявший налогоплательщиком управляющего имуществом.

Установлено, что **хозсубъекты, использующие регистраторы расчетных операций**, должны подавать в налоговые органы по каналам связи:

— электронные копии расчетных документов и фискальных отчетных чеков, которые содержатся на контрольной ленте в памяти РРО или в памяти модемов, которые к ним присоединены, — если они используют электронные РРО, которые создают контрольную ленту в электронной форме, или контрольную ленту в печатном виде;

— информацию об объеме расчетных операций, выполненных в наличной и/или в безналичной форме, или об объеме операций по купле-продаже инвалюты, содержащуюся в фискальной памяти РРО, — если используются РРО, которые создают контрольную ленту в печатном виде.

Порядок передачи информации налоговым органам по каналам связи устанавливается ГНСУ на базе технологии, разработанной НБУ.

Установлено, что физлица-предприниматели, избравшие упрощенную систему налогообложения, **освобождаются от уплаты за себя единого взноса**, если они являются пенсионерами по возрасту или инвалидами и получают пенсию или социальную помощь. Такие лица могут быть плательщиками единого взноса исключительно при условии их добровольного участия в системе общеобязательного государственного социального страхования.

С 1.10.2011 г. вступает в силу новая редакция ст. 241 "Налоговые агенты" относительно **экологического налога за выбросы в атмосферу** загрязняющих веществ передвижными источниками загрязнения в случае использования топлива, согласно которой налоговыми агентами являются хозсубъекты, которые:

— осуществляют торговлю на территории Украины топливом собственного производства и/или передают другому лицу топливо, произведенное из давальческого сырья такого заказчика;

— импортируют топливо в Украину.

Справка. *Ныне налоговыми агентами по указанному налогу являются оптовые и розничные торговцы топливом.*

Соответственно изменяется база налогообложения: вместо объемов реализованного топлива будут облагаться объемы и виды топлива, в т.ч. произведенного из давальческого сырья, реализованного или ввезенного в Украину налоговыми агентами, кроме:

— объемов топлива, вывезенных из Украины в режимах экспорта или реэкспорта и/или переработки на территории Украины по таможенной декларации;

— мазута и печного топлива, которые используются в процессе производства тепло- и электроэнергии.

Ставки налога на выбросы передвижных источников загрязнения в случае осуществления торговли на территории Украины топливом собственного производства аналогичны ныне действующим ставкам налога на выбросы загрязняющих веществ передвижными источниками загрязнения в случае использования топлива.

Кроме того, установлены ставки налога на выбросы передвижных источников загрязнения в случае ввоза топлива в Украину.

Суммы налога будут рассчитываться налогоплательщиками и налоговыми агентами-производителями топлива **ежеквартально**. Налоговые агенты-импортеры топлива должны будут рассчитывать суммы налога на дату предоставления таможенной декларации к оформлению.

С 1.01.2012 г.

— внедряется электронная форма налоговой консультации;

— уточняется, что условие относительно пребывания недвижимого имущества в собственности налогоплательщика свыше 3 лет для освобождения его от налогообложения не распространяется на имущество, полученное таким плательщиком по наследству;

— изменяются ставки акцизного налога на нефтепродукты и сжиженный газ (увеличиваются в 6,5—10,7 раза — до EUR182/т);

— ставка налога на земельные участки, на которых расположены аэродромы, составляет 25% налога, рассчитанного в общеустановленном порядке;

— ставка налога за земельные участки (в пределах населенных пунктов), которые относятся к землям железнодорожного транспорта (кроме участков, на которых находятся отдельно расположенные культурно-бытовые здания и др. сооружения и которые облагаются налогами на общих основаниях) составляет 25% налога, рассчитанного в общеустановленном порядке (ныне — только для земель отвода железнодорожных путей);

— размер арендной платы за землю для земельных участков, находящихся в государственной или коммунальной собственности и предоставленных для строительства и/или эксплуатации аэродромов, не может превышать 4-кратный размер земельного налога.

Господдержка развития аэропортов

Закон от 8.07.2011 г. № 3675-VI

"О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно налогообложения товаров, предназначенных для подготовки и проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 года по футболу"

Вступает в силу со дня, следующего за днем опубликования.

В Законе "О Едином таможенном тарифе" установлено, что до 1.09.2012 г. товары (кроме подакцизных), которые не производятся в Украине или производятся, но не отвечают техническим характеристикам мирового уровня и требованиям международных организаций гражданской авиации, и ввозятся в Украину в режиме импорта с целью их использования для строительства и оснащения аэропортов, которые являются объектами финальной части чемпионата Евро-2012, по установленному перечню товарных подкатегорий УКТ ВЭД освобождаются от обложения ввозной пошлиной и НДС. Указанные нормы **вступают в силу одновременно со вступлением в силу нормативно-правового акта КМУ** об определении объемов и порядка ввоза товаров.

В случае нарушения целевого использования указанных товаров или их отчуждения на территории Украины налоги и сборы взимаются в полном объеме по общеустановленным ставкам, а также применяются штрафные санкции в соответствии со ст. 123 Налогового кодекса.

Также установлено, что **при определении налогооблагаемой прибыли не включаются** в состав доходов суммы средств, полученных в период подготовки к Евро-2012, от госпредприятия "Финансирование инфраструктурных проектов" на безвозвратной или возвратной основе юрлицами, ответственными за выполнение задач и мероприятий, определенных Госпрограммой подготовки к Евро-2012, согласно Порядку использования заимствованных средств для выполнения этой программы, утвержденному КМУ, и суммы процентов, условно начисленных на сумму полученных средств.

Учет дохода (прибыли), освобождаемого от налогообложения, осуществляется отдельно.

Также временно, на период действия госгарантий по обязательствам ГП "Финансирование инфраструктурных проектов", при определении объекта налогообложения не включается положительное (отрицательное) значение курсовых разниц от перерасчета средств, заимствованных предприятием под госгарантии для выполнения Госпрограммы подготовки к Евро-2012.

Осуществление совместной деятельности

Закон от 8.07.2011 г. № 3686-VI

"О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно осуществления совместной деятельности"

Вступает в силу со дня, следующего за днем опубликования.

Изменениями в Хозяйственный кодекс установлено, что вкладом в совместную деятельность не может быть имущество предприятий госсобственности, не подлежащих приватизации, которое принадлежит **к основным фондам** (ныне — любое имущество таких предприятий). Кроме этого, **снято ограничение** относительно того, что в случае внесения госпредприятиями, учреждениями и организациями имущества в совместную деятельность право госсобственности на такое имущество не прекращается и право общей собственности участников не возникает.

Отменена обязанность КМУ утверждать типовой договор о совместной деятельности, стороной которого являются госпредприятия, учреждения, организации, а также хозобщества, в уставном капитале которых доля государства превышает 50%.

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ

Получение предприятиями с госдолей собственности займов и поручительств по займам

Постановление от 15.06.2011 г. № 809
"Об утверждении Порядка согласования привлечения государственными предприятиями, в том числе хозяйственными обществами (кроме банков), в уставном капитале которых 50 и более процентов акций (долей, паев) принадлежат государству, кредитов (займов), предоставления гарантий или поручительств по таким обязательствам"

Порядок определяет процедуру согласования привлечения госпредприятиями, в т.ч. хозобществами (кроме банков), в уставном капитале которых 50% и более акций (долей, паев) принадлежат государству (далее — предприятия), кредитов (займов) путем заключения кредитного договора, договора займа или выпуска облигаций предприятия, в результате которого возникают обязательства относительно возврата средств, и предоставления гарантий или поручительств по таким обязательствам.

Привлечение кредита, предоставление гарантий или поручительств согласовывается:

— Минфином — относительно внутренних долгосрочных (более года) и внешних кредитов;

— органом исполнительной власти, осуществляющим функции управления гособственностью (далее — уполномоченный орган), — относительно внутренних краткосрочных (до года) кредитов.

Для согласования предприятие подает соответствующему органу заявление. Установлены перечни документов, прилагаемых к заявлению:

— в случае согласования привлечения кредита;

— в случае согласования обеспечения предприятием выполнения обязательств по кредитному договору поручительством.

Минфин или уполномоченный орган **на протяжении 30 рабочих дней** после поступления заявления принимает решение относительно согласования или отказа в согласовании, о чем письменно уведомляет предприятие.

В согласовании может быть отказано в случае:

— несоответствия предоставленных материалов установленным требованиям;

— выявления в предоставленных материалах недостоверной информации;

— нарушения установленной Законом "Об осуществлении госзакупок" процедуры во время отбора кредитора, организатора торгов или андеррайтера.

Изменения в договоры, а также в условия размещения облигаций предприятия относительно цели, объема и срока привлечения кредита, вида обеспечения выполнения обязательств, платы за пользование кредитом, обязанностей, прав и ответственности сторон, а также реструктуризации долговых обязательств по кредитам подлежат согласованию с Минфином или уполномоченным органом путем предоставления технико-экономического обоснования необходимости внесения таких изменений или осуществления реструктуризации.

ГТСУ

Контроль достоверности при декларировании нефти и нефтепродуктов

Письмо от 25.07.2011 г. № 11.1/4-20/10838-ЕП
"О таможенном оформлении нефти и нефтепродуктов"

В связи с необходимостью обеспечения достоверности декларирования товаров, правильности их классификации и определения их таможенной стоимости вводится обязательный отбор образцов продуктов переработки нефти (нефтяных остатков), ввозимых в Украину в режиме импорта. Отобранные образцы направляются Центральному таможенному управлению лабораторных исследований и экспертной работы (г. Киев) для проведения их лабораторных исследований.

Указанные товары, помимо прочего, могут декларироваться наименованиями:

— топливо нефтяное для специфических процессов переработки;

— топливо жидкое для специфических процессов переработки;

— нефтяной полуфабрикат для специфических процессов переработки;

— прямогонный кубовый остаток атмосферной ректификации нефти;

— остаток атмосферной перегонки нефти;

— отработанные нефтепродукты;

— смесь нефтяных остатков;

— композит тяжелых нефтепродуктов.

Биржевые цены на некоторые товары

Письмо от 19.07.2011 г. № 20/1-12/03972-ЕП

Доведены биржевые цены на товары следующих товарных подкатегорий согласно УКТ ВЭД: 0901 11 00 10, 0901 11 00 90, 1701 11 10 00, 1701 11 90 00, 1701 99 10 00, 7403 11 00 00, 7502 10 00 00, 7601 10 00 00, 7801 10 00 00, 7901 11 00 00, 8001 10 00 00.

ГНАУ

Проверки достоверности начисления сумм бюджетного возмещения НДС

Приказ от 24.05.2011 г. № 306

"Об утверждении Методических рекомендаций относительно взаимодействия между подразделениями органов государственной налоговой службы Украины при организации и проведении проверок достоверности начисления сумм бюджетного возмещения налога на добавленную стоимость (отрицательного значения налога на добавленную стоимость)"

Утверждены:

— Методрекомендации по взаимодействию между подразделениями налоговых органов при организации и проведении проверок достоверности начисления сумм бюджетного возмещения НДС (отрицательного значения НДС);

— образец формы Акта (справки, справки в форме вывода) о результатах камеральной проверки по вопросам достоверности начисления суммы бюджетного возмещения НДС;

— образец формы Акта (справки) внеплановой выездной (документальной) проверки по вопросам достоверности начисления суммы бюджетного возмещения НДС.

В Методрекомендациях рассмотрены следующие вопросы:

— прием и обработка деклараций с заявленным к бюджетному возмещению НДС;

— организация и проведение камеральной проверки декларации с заявленным к возмещению из бюджета НДС;

— организация и проведение документальной внеплановой выездной проверки достоверности начисления сумм бюджетного возмещения НДС (документальной внеплановой выездной (невыездной) проверки достоверности начисления отрицательного значения НДС);

— организация работы структурных подразделений налоговых органов со сводной информацией об объемах сумм бюджетного возмещения НДС;

— учет результатов проверок.

Предоставление запросов на информацию ГНАУ

Приказ от 8.06.2011 г. № 345

"Об утверждении форм запроса на информацию, Инструкции относительно процедуры предоставления запроса на информацию, ее получения в ГНА Украины и Порядка составления и предоставления запросов на информацию ГНА Украины"

Утверждены:

— форма запроса на информацию от физлица в письменном виде;

— форма запроса на информацию от юрлица в письменном виде;

— форма запроса на информацию от объединения граждан без статуса юрлица в письменном виде;

— форма электронного запроса на информацию от физлица;

— форма электронного запроса на информацию от юрлица;

— форма электронного запроса на информацию от объединения граждан без статуса юрлица;

— форма запроса на информацию от запрашивающего по телефону;

— инструкция относительно процедуры предоставления запроса на информацию, ее получения в ГНАУ;

— порядок составления, предоставления запросов на информацию ГНАУ.

Указанные формы и инструкции размещены на сайте ГНАУ.

Заполнение некоторых полей налоговой накладной

Письмо от 8.07.2011 г. № 18517/7/16-1517-05

Адрес в полях "Местонахождение (налоговый адрес) продавца" и "Местонахождение (налоговый адрес) покупателя" налоговой накладной записывается налогоплательщиком в общеустановленном порядке и должен содержать следующие сведения: улица, № дома, № офиса, город (населенный пункт), район (если населенный пункт не является райцентром), область (если город не является областным центром), почтовый индекс. Общепринятыми также являются сокращения "ул." вместо "улица", "д." вместо "дом" и т.п.

При этом, запись адреса в полях "Местонахождение (налоговый адрес) продавца" и "Местонахождение (налоговый адрес) покупателя" налоговой накладной в обратном порядке **не может быть основанием для исключения сумм НДС из налогового кредита**, если такой адрес является достоверным, отвечает данным Единого госреестра юрлиц и физлиц-предпринимателей и фактическому местонахождению налогоплательщика.

Корректировка налоговых обязательств по плате за пользование недрами

Письмо от 26.07.2011 г. № 20068/7/15-0917

"О применении норм подпункта 263.6.7 Налогового кодекса Украины"

Корректировка налоговых обязательств по плате за пользование недрами для добычи полезных ископаемых в отчетном периоде выполняется **только в случаях, когда** в:

— любом предыдущем отчетном периоде налоговые обязательства для соответствующего вида добытых полезных ископаемых (минерального сырья), определенные по относительным показателям ставок, были выполнены;

— отчетном периоде в результате подтверждения соответствующего минерального сырья новой стадии первичной переработки, аттестованной лабораторией плательщика, идентифицируется и учитывается новое минеральное сырье, налоговые обязательства для которого также рассчитываются по ставкам в относительных показателях.

Корректировка налоговых обязательств в части подвергнутых первичной переработке объемов соответствующего минерального сырья (кроме случаев переработки отходов горнодобывающего предприятия, когда основания для корректировки налоговых обязательств отсутствуют) выполняется плательщиком путем предоставления уточняющих приложений-расчетов в составе отчетного Налогового расчета, который определяет размер налогового обязательства за новое соответствующее минеральное сырье в отчетном периоде, когда такая товарная продукция горнодобывающего предприятия учтена как запасы (пп. 14.1.128 Налогового кодекса).

В части определения налоговых обязательств запасами считается категория запасов, определенная в абз. 4 п. 6 Положения (стандарта) бухгалтерского учета 9 "Запасы", – готовая продукция, изготовленная на предприятии, предназначенная для продажи и отвечающая техническим и качественным характеристикам, предусмотренным договором или другим нормативно-правовым актом.

Особенности составления уточняющих приложений-расчетов для корректировки налоговых обязательств в случае возникновения нового минерального сырья, т.е. изменения размера объекта налогообложения, а также расчета налоговых обязательств в отчетных Налоговых расчетах, которые содержат указанные приложения-расчеты, рассмотрены на модельном примере горнодобывающего предприятия.

Льготы для физлиц по плате за землю

Письмо от 29.07.2011 г. № 6532/П/17-0314
"О плате за землю с физических лиц"

С льготных категорий граждан не взимается плата за земельный участок в рамках предельных норм, установленных Земельным кодексом (ст. 121). При этом налог начисляется указанным гражданам только за площадь земельного участка, которая превышает установленные предельные нормы.

Вместе с тем пп. 284.1 ст. 284 определено, что Верховный Совет АРК, областные, городские, поселковые и сельские советы могут устанавливать льготы относительно земельного налога, который платится на соответствующей территории: частичное освобождение на определенный срок, уменьшение суммы земельного налога лишь за счет средств, которые зачислялись в соответствующие местные бюджеты.

ПЕНСИОННЫЙ ФОНД

Составление отчета по единому социальному взносу

Постановление Правления от 23.06.2011 г. № 18-1
"Об утверждении Изменений в Порядок формирования и предоставления страхователями отчета относительно сумм начисленного единого взноса на общеобязательное государственное социальное страхование"
(Зарегистрировано в Минюсте 13.07.2011 г. под № 858/19596)

Действует с 1.08.2011 г.

Изменен порядок формирования номера учетной карточки застрахованного лица.

Установлено, что в случае несчастного случая на производстве или профзаболевания с застрахованным лицом, в т.ч. с физлицом, избравшим упрощенную систему налогообложения, или членом семьи, принимающим участие в осуществлении предпринимательской деятельности, страхователи **обязательно подают отчет на протяжении 2 рабочих дней** после наступления страхового случая относительно таких лиц. Установлена соответствующая форма отчета.

Также определена форма отчета для:

— лиц, которые осуществляют доплату до суммы страховых взносов с тем, чтобы общая сумма уплаченных средств за соответствующий месяц была не меньше, чем минимальный страховой взнос;

— физлиц-предпринимателей, которые осуществляют доплату до суммы страховых взносов согласно сообщению-расчету — подают отчет на протяжении 1 календарного месяца после осуществления доплаты.

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

Дислокация стационарных постов ДПС ГАИ

Приказ от 6.07.2011 г. № 398
"О внесении изменений в Дислокацию стационарных постов дорожно-патрульной службы Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Украины"
(Зарегистрирован в Минюсте 22.07.2011 г. под № 911/19649)

Вступает в силу со дня опубликования.

Дислокация стационарных постов дорожно-патрульной службы ГАИ (приказ МВД от 4.05.2011 г. № 177) изложена в новой редакции.

Дислокацией утверждено 87 постов, в т.ч. в АРК — 4, в Винницкой обл. — 3, в Волынской обл. — 3, в Днепропетровской обл. — 4, в Донецкой обл. — 5, в Житомирской обл. — 3, в Закарпатской обл. — 3, в Запорожской обл. — 5, в Киевской обл. — 5, в г. Киев — 6, в Кировоградской обл. — 1, в Луганской обл. — 5, во Львовской обл. — 3, в Николаевской обл. — 2, в Одесской обл. — 4, в Полтавской обл. — 3, в Ривненской обл. — 2, в Сумской обл. — 2, в Тернопольской обл. — 3, в Харьковской обл. — 5, в Херсонской обл. — 3, в Хмельницкой обл. — 3, в Черкасской обл. — 2, в Черниговской обл. — 3, в Черновицкой обл. — 5.

МИНРЕГИОНРАЗВИТИЯ

Выдача паспорта застройки земельного участка

Приказ от 5.07.2011 г. № 103

"Об утверждении Порядка выдачи строительного паспорта застройки земельного участка"

(Зарегистрирован в Минюсте 22.07.2011 г. под № 902/19640)

Вступает в силу со дня опубликования.

Строительный паспорт определяет комплекс градостроительных и архитектурных требований к размещению и строительству индивидуального (усадебного) жилого дома, садового, дачного дома не выше 2 этажей (без учета мансардного этажа) с площадью до 300 кв. м, хозяйственных зданий и сооружений, гаражей, элементов инженерной защиты, благоустройства и озеленения земельного участка.

При наличии плана зонирования территории (зонинга) разработка строительного паспорта осуществляется на его основании.

Проектирование на основании строительного паспорта осуществляется без получения градостроительных условий и ограничений.

Для объектов строительства, на которые предоставляется строительный паспорт, разработка проекта строительства осуществляется **исключительно по желанию заказчика**.

Для получения строительного паспорта застройщик обращается в соответствующий орган градостроительства и архитектуры с письменным заявлением относительно намерений застройки.

К заявлению заказчиком прилагаются:

— заверенная в установленном порядке копия документа, удостоверяющего право собственности или пользования земельным участком;

— заверенное согласие совладельцев земельного участка (жилого дома) на застройку указанного земельного участка;

— эскиз намерений застройки (местоположение зданий и сооружений на земельном участке, фасады, максимальные отметки высотности, расстояния до соседних земельных участков);

— проект строительства (при наличии).

Основание для отказа в предоставлении строительного паспорта — несоответствие намерений застройки земельного участка требованиям градостроительной документации на местном уровне, строительным нормам, госстандартам и правилам. Отказ предоставляется в 10-дневный срок с соответствующим обоснованием.

Технические условия относительно инженерного обеспечения получаются заказчиком самостоятельно и включаются в состав строительного паспорта.

В **состав строительного паспорта** входят:

— требования к застройке земельного участка;

— схема застройки земельного участка;

— технические условия (определенные в требованиях о застройке земельного участка);

— проект строительства (при наличии).

Электронный экземпляр строительного паспорта хранится в базе данных градостроительного кадастра с присвоением ему индивидуального номера.

Строительный паспорт является основанием для выполнения строительных работ.

Регистрационные данные нормативно-правовых документов

Вступили в силу

4.08.2011 г.:

— Закон от 8.07.2011 г. № 3675-VI "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно налогообложения товаров, предназначенных для подготовки и проведения в Украине финальной части чемпионата Европы 2012 года по футболу".

5.08.2011 г.:

— Порядок ведения единого реестра уведомлений и деклараций о начале выполнения подготовительных и строительных работ, разрешений на выполнение строительных работ, деклараций о готовности объекта к эксплуатации (Приказ Минрегионразвития от 24.06.2011 г. № 92);

— Образец свидетельства о госрегистрации базы персональных данных и формы заявлений о регистрации базы персональных данных, а также Порядок предоставления изменений в сведения Госреестра баз персональных данных (Приказы Минюста от 8.07.2011 г. №№ 1823/5, 1824/5);

— Отмена виз для поездок в Аргентину (Пост. КМУ от 27.07.2011 г. № 810);

— Порядок обеспечения предоставления перевозчикам, осуществляющим международные пассажирские перевозки, и

органам охраны госграницы информации о документах, необходимых пассажирам для въезда в Украину и в иностранные государства (Пост. КМУ от 27.07.2011 г. № 811).

ПРОЕКТЫ

Снижение пошлин на ввоз иномарок

Верховная Рада. Проект Закона
"О внесении изменений в Таможенный тариф Украины, утвержденный Законом Украины "О таможенном тарифе Украины" (относительно ставок ввозной пошлины на отдельные виды двигателей)"
Зарегистрирован в ВР 2.08.2011 г. под № 9042. Внесен КМУ.

Предусматривается уменьшение ставок ввозной пошлины на автомобили с 7% до 6% и лодки — с 8,5% до 8%.

Основная цель законопроекта — приведение ставок ввозной пошлины на продукцию и товары в соответствие с уровнем, определенным графиком тарифных обязательств Украины перед ВТО по товарам на 2012 г.

Обязательное применение тахографов

Кабинет Министров. Проект постановления
"О выполнении Конвенции Международной организации труда 1979 года № 153 о продолжительности рабочего времени и периодах отдыха на дорожном транспорте"
Разработан и размещен на сайте Мининфраструктуры.

Предлагается определить Мининфраструктуры компетентным органом по вопросам выполнения указанной Конвенции в части автомобильных перевозок. Следовательно Мининфраструктуры подготовит нормативно-правовые акты относительно обязательного применения контрольных устройств (тахографов) для некоторых категорий автотранспортных средств, а также правила и инструкции по обеспечению их использования с учетом положений Европейского соглашения о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), и Регламента Совета (ЕЭС) от 20.12.1985 г. № 3821/85 о регистрирующем оборудовании на автотранспорте.

Справка. *В настоящее время проект постановления направлен на согласование в Минэкономразвития, Минфин, Минсоцполитики, МИД, Минпромполитики и Госкомтехрегулирования.*

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

Григорий Соболевский назначен председателем Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте.

Указ Президента от 1.08.2011 г. № 785/2011

Борис Никифоров назначен первым заместителем председателя Государственной инспекции Украины по безопасности на морском и речном транспорте.

Указ Президента от 1.08.2011 г. № 786/2011

2.08.2011 г. коллективу Одесской дирекции железнодорожных перевозок представлен новый руководитель

Сергей Войцех назначен руководителем Одесской дирекции железнодорожных перевозок.

Справка. *Сергей Войцех более 20 лет работает на железнодорожном транспорте и награжден знаком "Почетный работник транспорта Украины". Он прошел трудовой путь от должности приемосдатчика груза, начальника грузового района, замначальника станции Харьков-Полтавский (по грузовой и коммерческой работе) Южной железной дороги до первого замначальника Дебальцевской дирекции железнодорожных перевозок Донецкой железной дороги.*

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Осуществление госзакупок

(Закон от 8.07.2011 г. № 3681-VI "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины по вопросам государственных закупок")

Вступает в силу через 60 дней со дня опубликования.

В Кодексе об административных правонарушениях установлено, что административное взыскание за совершение правонарушения при осуществлении госзакупок товаров, работ и услуг **может быть наложено на протяжении 3 месяцев со дня выявления, но не позднее 2 лет со дня его совершения**.

При этом размеры штрафов за совершение указанных правонарушений **увеличены в 1,5—2,5 раза** (максимальный размер — 1,5 тыс. н.м., или на настоящее время 25,5 тыс. грн.).

В законе о государственных закупках установлено, что документация конкурсных торгов обнародуется для свободного доступа и **безвозмездно подается** заказчиком физ- и юрлицам. Документация конкурсных торгов не является объектом авторского права и/или смежных прав.

Уточнено, что данный **Закон применяется к пред-**

приятиям, имеющим в уставном капитале долю государственной собственности, **если предприятия отвечают хотя бы одному из таких признаков**:

— предприятие пользуется налоговой льготой — на протяжении пользования такой льготой;

— предприятие освобождено от уплаты задолженности перед бюджетами, по единому взносу, по обязательствам перед фондами государственного соцстрахования — на протяжении календарного года с даты такого освобождения;

— получает прямую или опосредованную бюджетную поддержку, в т.ч. в виде компенсации части затрат или возмещения процентов по кредитам, — на протяжении календарного года с даты получения бюджетной поддержки.

Из сферы действия данного закона в т.ч. дополнительно выведены:

— платные услуги, предоставляемые органами власти и местного самоуправления, обязательность получения которых устанавливается законодательством;

— услуги по аренде нежилых помещений, находящихся в государственной и коммунальной собственности, для размещения бюджетных учреждений;

— услуги по авиаперевозкам лиц, относительно которых осуществляется государственная охрана.

Установлено, что **отдельными законами в т.ч. определяются** особенности осуществления закупки:

— электроэнергии, услуг по ее поставке, передаче и распределению;

— услуг централизованного теплоснабжения;

— услуг международных финансовых организаций, связанных с привлечением их кредитов;

— образовательных услуг, предоставляемых заграничными ВУЗами и научными учреждениями: студентам, аспирантам, научным и научно-педагогическим работникам за пределами Украины;

— услуг по централизованному водоснабжению и водоотводу.

КМУ поручено в месячный срок со дня вступления в силу данного Закона разработать и подать на рассмотрение ВР проекты законов, которыми устанавливаются особенности осуществления указанных госзакупок.

Изменены требования к **содержанию информации о закупке**, которая должна обнародоваться на сайте Минэкономики.

Установлено, что **обязательно пройти обучение по вопросам организации и осуществления госзакупок** должны председатель и секретарь комитета по конкурсным торгам (ныне — все члены комитета). Остальные члены комитета могут пройти такое обучение по желанию.

Кроме этого, вместо закупок на началах координации введено понятие **"рамочного соглашения"** — соглашение, заключаемое заказчиками (гензаказчиком) с одним или несколькими участниками процедуры закупки с целью определения основных условий закупки отдельных товаров и услуг для заключения соответствующих договоров о закупке на протяжении срока действия рамочного соглашения. Рамочное соглашение заключается в письменной форме.

Порядок заключения рамочных соглашений установлен ст. 13 Закона.

Отменена необходимость согласования с Минэкономики применения процедуры госзакупки у одного участника и установлены дополнительные основания для осуществления такой процедуры:

— потребность в осуществлении дополнительной закупки у того же поставщика с целью унификации, стандартизации или обеспечения совместимости с имеющимися товарами, технологиями, работами или услугами, если замена предыдущего поставщика (производителя работ, услуг) может привести к несовместимости или возникновению проблем технического характера, связанных с эксплуатацией и обслуживанием;

— закупки товаров на товарных биржах;

— закупки товаров в случае прекращения хозяйственности, в частности вследствие банкротства, по договоренности с кредиторами.

При этом установлено, что общий срок для определения победителя процедуры закупки у одного участника не должен превышать 5 дней со дня опубликования в "Вестнике госзакупок" информации о применении процедуры закупки у одного участника. Заказчик акцептует предложение по результатам применения процедуры закупки у одного участника в день определения победителя. Сообщение об акцепте предложения обязательно безвозмездно публикуется в "Вестнике госзакупок".

Установлен перечень случаев, когда возможно изменение существенных условий договора о госзакупке:

— уменьшение объемов закупки, в частности с учетом фактического объема расходов заказчика;

— изменение цены за единицу товара не более чем на 10% в случае колебания цены такого товара на рынке при условии, что указанное изменение не приведет к увеличению суммы, определенной в договоре, и состоится не ранее 3 месяцев со дня его заключения;

— улучшение качества предмета закупки при условии, что такое улучшение не приведет к увеличению суммы, определенной в договоре;

— продление срока действия договора и выполнения обязательств относительно передачи товара, выполнения работ, предоставления услуг в случае возникновения документально подтвержденных объективных обстоятельств, которые послужили причиной такого продления, в т.ч. форс-мажорных обстоятельств, задержки финансирования затрат заказчика при условии, что такие изменения не приведут к увеличению суммы, определенной в договоре;

— изменение условий в связи с продлением действия договора о закупке на срок, достаточный для проведения процедуры закупки в начале следующего года, в объеме, который не превышает 20% суммы, определенной в договоре, заключенном в предыдущем году, если расходы на это утверждены.

Программа развития автотранспорта на период до 2015 г.

(Расп. КМУ от 3.08.2011 г. № 732-р "Об одобрении Концепции Государственной целевой экономической программы развития автомобильного транспорта на период до 2015 года")

Одобрена Концепция Государственной целевой экономической программы развития автомобильного транспорта на период до 2015 г.

Мининфраструктуры определено государственным заказчиком программы. Проект госпрограммы должен быть разработан Мининфраструктуры и подан КМУ в 6-месячный срок.

Справка. *В настоящее время в Украине почти 70% подвижного состава является технически и/или морально устаревшим, а 50% автобусов эксплуатируются более 10 лет.*

Для решения проблемы необходимо:

— усовершенствовать систему госуправления в отрасли автотранспорта, повысить качество и уровень безопасности перевозок пассажиров и грузов в т.ч. путем:

- согласования программы с Транспортной стратегией на период до 2020 г.;
- определения механизма предоставления социально значимых услуг, в частности услуг по перевозке пассажиров в сельской местности;
- урегулирования отношений между органами власти и автоперевозчиками, владельцами автостанций, хозсубъектами, осуществляющими транспортно-экспедиторскую деятельность;
- разработки правил перевозки пассажиров в такси, соответствующих лицензионных условий, введения учета автомобилей, оборудованных для работы в качестве такси;
- оптимизации структуры автобусного парка в крупных городах.
- оптимизации сети автобусных маршрутов;
- создания системы обязательного страхования от несчастных случаев на транспорте при перевозке пассажиров и грузов;
- определения механизма допуска субъектов к рынку услуг по перевозке пассажиров и грузов;

— усовершенствовать систему регулирования деятельности автоперевозчиков в т.ч. путем:

- определения механизма безналичных расчетов за перевозки пассажиров на маршрутах городского автобусного сообщения;
- внедрения механизма предоставления отдельным категориям граждан адресной помощи для льготного проезда автотранспортом;
- создания условий для обновления автоперевозчиками подвижного состава и оптимизации структуры парка транспортных средств;
- внедрения новейших технологий и создания информационных систем;

— повысить уровень безопасности перевозок пассажиров и грузов в т.ч. путем:

- ужесточения требований к автоперевозчикам;
- усовершенствования системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала автотранспорта;
- усиления требований к безопасности конструкции и техническому состоянию транспортного средства;
- разработки с учетом европейских требований положения о режиме труда и отдыха водителей транспортных средств;

— определить на основе международного законодательства требования и процедуры подтверждения соответствия конструкции и техсостояния транспортного средства, предоставления услуг по техобслуживанию и ремонту транспортных средств, перевозкам пассажиров и грузов;

— повысить уровень экологичности и энергоэффективности транспортных средств в т.ч. путем:

- использования альтернативных видов топлива;
- введения экологических норм Евро-3—Евро-5 для транспортных средств;
- определения механизма стимулирования использования альтернативных видов топлива, в частности биотоплива;
- усиления госконтроля за качеством ГСМ.

Финансирование программы будет осуществляться за счет государственного бюджета и других не запрещенных источников.

Ориентировочный объем финансирования Программы составляет 57,9 млрд грн., в т.ч. за счет госбюджета — 2,5 млрд грн., других источников — 55,4 млрд грн.

Реформирование системы госуправления автодорогами

(Расп. КМУ от 3.08.2011 г. № 739-р "Некоторые вопросы реформирования системы государственного управления автомобильными дорогами общего пользования")

Концепция реформирования системы госуправления автодорогами общего пользования, одобренная расп. КМУ от 20.08.2008 г. № 1096, изложена в новой редакции.

Утвержден план мероприятий по реализации Концепции реформирования системы госуправления автодорогами.

Действующая система госуправления предполагает концентрацию полномочий по управлению сетью автодорог в центральном органе исполнительной власти, обеспечивающем реализацию единой государственной, технической и экономической политики по вопросам функционирования и развития указанной сети.

Особо важное значение имеет централизация управления дорожным хозяйством при ликвидации последствий стихийных бедствий или чрезвычайных ситуаций. Вместе с тем централизация управления сетью автодорог местного значения ограничивает полномочия местных органов власти и органов местного самоуправления по обеспечению развития и содержания указанной сети.

Критериями реформирования системы госуправления автодорогами является сохранение и обеспечение эффективного функционирования автодорог, их развитие для обеспечения транзитных перевозок и безопасности дорожного движения.

Концепция направлена на:

— гармоничное сочетание централизованного управления сетью автодорог госзначения и управления автодорогами местного значения на региональном уровне;

— оптимизацию сети автодорог госзначения;

— передачу автодорог местного значения с научно обоснованным финансированием местным органам исполнительной власти;

— реорганизацию "Укравтодора" и создание на его базе госпредприятий, некоторые из которых могут быть приватизированы;

— выполнение работ по развитию сети и содержанию автодорог на конкурсной основе с постепенным

распространением европейского опыта по заключению долгосрочных договоров (контрактов) о содержании автодорог госзначения по принципу обеспечения их эксплуатационного состояния в соответствии с нормативно-правовыми актами, нормами и стандартами.

Концепция реализуется в два этапа:

— на первом этапе планируется реформировать (разграничить) систему госуправления автодорогами путем совершенствования системы управления, финансирования и эксплуатационного содержания автодорог госзначения и автодорог местного значения;

— на втором этапе (2013—2014 гг.) предполагается реорганизовать компанию, обеспечить заключение долгосрочных договоров (контрактов) на содержание автодорог госзначения по принципу обеспечения их эксплуатационного состояния в соответствии с нормативно-правовыми актами, нормами и стандартами и передать автодороги местного значения в сферу управления Совмина АРК, областных и Севастопольской городской госадминистраций.

Финансирование мероприятий по реализации Концепции осуществляется за счет средств государственного и местных бюджетов на соответствующий год.

ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

Украинские авиакомпании получат 50 самолетов Ан-148 и Ан-158 на условиях финансового лизинга

ГП "Антонов" и госкомпания "Лизингтехтранс" 3.08.2011 г. подписали протокол о намерениях приобрести самолеты Ан-148, Ан-158 с целью их дальнейшей передачи отечественным авиакомпаниям на условиях финансового лизинга. Согласно документу, "Лизингтехтранс" намерен приобрести 22 самолета Ан-148 и 28 самолетов Ан-158 к 2015 г. при условии обеспечения государственного финансирования.

Протокол является частью реализации программы обеспечения украинских авиакомпаний самолетами украинского производства с помощью лизинговой системы. Протокол стал результатом деятельности совместной рабочей группы ведущих специалистов ГП "Антонов" и отечественных авиакомпаний ("МАУ", "АэроСвит", "Украина") по реализации решений, принятых 19.05.2011 г. во время совещания под председательством вице-премьер-министра, министра инфраструктуры Б. Колесникова, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

К ТЕМЕ:

Самолет АН-148 передан авиакомпании "Международные авиалинии Украины"

3.08.2011 г. госпредприятие "Антонов" передало региональный реактивный самолет Ан-148-100, построенный на "Серийном заводе "Антонов", авиакомпании "МАУ". Планируется, что самолет будет выполнять как внутренние, так и международные рейсы, начиная с 18.08.2011 г.

Как заявил вице-премьер-министр Б. Колесников, это важное событие в рамках программы, начатой правительством, — стимулировать украинские авиакомпании покупать воздушные суда отечественного производства и обновить свои авиапарки новыми самолетами типа Ан-148 и Ан-158, разработанными ГП "Антонов".

По его словам, особое внимание правительство уделяет установлению конкурентоспособных цен на ставки лизинга отечественных самолетов для возможности конкурировать с "экономикой" самолетов западного производства — Airbus, Embraer, Bombardier.

Это третий самолет Ан-148-100, который передается украинской авиакомпании, — 2 самолета уже эксплуатируются авиакомпанией "АэроСвит". По словам вице-премьер-министра, первый опыт эксплуатации самолетов Ан-148 продемонстрировал их качественную работу как на внутренних, так и на международных рейсах. Начиная с июня 2009 г. эти самолеты уже освоили около 30 внутренних и международных авиамаршрутов, перевезли более 140 тыс. пассажиров. Налет одного самолета достигает 280 часов в месяц.

Как заявил вице-президент "МАУ" В. Богацкий, задачей авиакомпании на первоначальном этапе является изучение эксплуатационных характеристик, финансового и коммерческого эффекта от эксплуатации отечественного самолета, анализ отзывов пассажиров относительно его комфорта. В ближайших планах компании — увеличение количества внутренних рейсов, поэтому ожидается, что использование Ан-148 будет наиболее эффективно именно на этих маршрутах.

Как заявил генконструктор ГП "Антонов" Д. Кива, основываясь на результатах работы первых самолетов Ан-148 на коммерческих линиях, госпредприятие делает все возможное для обеспечения комплексной поддержки заказчика в любой день недели и время суток. Кроме того, для обучения пилотов создан и сертифицирован комплексный тренажер, позволяющий имитировать и соответственно отрабатывать все ситуации, которые происходят во время полетов.

Справка. *Региональный реактивный самолет нового поколения Ан-148 предназначен для перевозки 68—85 пассажиров на расстояние до 4,4 тыс. км. Лайнер создан на ГП "Антонов" в сотрудничестве с более чем 30 предприятиями Украины и около 200 предприятиями из 14 стран мира. Производство Ан-148 в условиях широкой кооперации налажено в Украине на ГП "Антонов" и в России в ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество".*

В настоящее время в Украине в коммерческой эксплуатации находится 2 самолета Ан-148-100В, владельцем которых является ГП "Лизингтехтранс". В России на регулярных рейсах эксплуатируется 7 самолетов: 6 использует авиакомпания "Россия", 1 — авиакомпания "Полет".

Планируемый объем продаж самолетов Ан-148/158/168 и их модификаций коммерческого и специального назначений составляет около 500 ед.

Уже подписаны соглашения на поставку 67 таких самолетов, ведется работа по оформлению сделок еще на 175 самолетов.

В перспективе ГП "Антонов" должно выйти на серийное производство не менее 20 самолетов ежегодно.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

В Украине запущена система проверки подлинности квалификационных документов моряков

По поручению Департамента госполитики в области морского и речного транспорта Мининфраструктуры Инспекцией по вопросам подготовки и дипломирования моряков совместно с Севастопольским портом было проведено испытание новой полуавтоматизированной системы поиска и проверки наличия квалификационных документов в Едином госреестре документов моряков в режиме реального времени.

Система была разработана Инспекцией по вопросам подготовки и дипломирования моряков. Эксперимент проводился в городах Киеве и Севастополе и дал положительные результаты. Проверка документов осуществлялась через сеть Интернет с рабочего места работника инспекции государственного портового надзора Севастопольского порта. С помощью сервера, расположенного в Инспекции по вопросам подготовки и дипломирования моряков, специалистами инспекции государственного портового надзора было проверено несколько дипломов и подтверждений в различных режимах, в т.ч. в режиме online. Ответы были получены оперативно как в режиме реального времени, так и автоматически сгенерированным письмом на указанный адрес электронной почты.

Учитывая положительные результаты эксперимента, Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта Мининфраструктуры совместно с Инспекцией по вопросам подготовки и дипломирования моряков планирует в т.г. ввести в опытную эксплуатацию сервер Государственного реестра документов моряков Украины, к которому будут подключены рабочие места дежурных инспекторов инспекций государственного портового надзора во всех морских торговых портах Украины, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Примечание. *Меры по совершенствованию и обеспечению более эффективной проверки подлинности квалификационных документов моряков в морских портах Мининфраструктуры принимает во исполнение международных обязательств.*

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Работа локомотивного хозяйства МПС будет управляться Единой автоматизированной системой

Нововведение, полностью отражающее состояние инвентарного парка, позволит оперативно планировать сроки ремонтов локомотивов и их стоимость в зависимости от вида, а также объемы ремонтов для конкретных моделей локомотивов.

Также для утверждения планов ремонта специалисты смогут осуществлять предварительный обмен данными в автоматизированной системе. Технологи локомотивных депо будут формировать графики потребностей ремонтов в электронном виде, благодаря чему им не нужно будет заполнять около десятка различных бумажных форм, а руководство железных дорог будет иметь объективную общую картину состояния локомотивного хозяйства в постоянно обновляемом режиме ежедневно.

В течение августа автоматизированная система будет апробирована работниками локомотивных депо и соответствующих служб всех 6 железных дорог Украины. Она базируется на информации единой автоматизированной системы управления перевозками АСУ ГП УЗ-Е.

По словам гендиректора "Укрзалізниці" В. Козака, благодаря автоматизации можно будет оперативно решать, как перераспределить локомотивы по железным дорогам, если на какой-то из них имеется дефицит определенных моделей, а на другой они не задействованы в перевозках. Также это будет способствовать принятию решений об эффективном направлении средств исходя из первоочередных задач, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Справка. *В целом инвентарный парк тягового подвижного состава железніх дорог Украины насчитывает 2447 тепловозов и 1863 электровоза. В эксплуатации находятся 1454 тепловоза и 1271 электровоз.*

Большую часть парка составляют электровозы ВЛ8, ВЛ10, ВЛ11, ВЛ60, ВЛ80, ВЛ82, ЧС2, ЧС4, ЧС7, ЧС8, магистральные тепловозы 2ТЭ116, 2ТЭ10, 2М62, ТЭП70, маневровые тепловозы ЧМЭ3 и другие локомотивы, спроектированные и изготовленные в 50—60 годах прошлого века.

До октября будет одобрена комплексная долгосрочная программа обеспечения железнодорожников жильем

До 1.10.2011 г. "Укрзалізниця" примет решение по комплексной Программе обеспечения жильем работников железнодорожной отрасли и определится с путями ее финансирования. "Укрзалізниця" рассмотрит предложения банков для финансового обеспечения жилищной программы во всех регионах Украины.

Проблема обеспечения жильем — одна из наиболее острых в целом в Украине и решать ее нужно как можно быстрее. "Укрзалізниця" как не просто самый большой, но и социально ответственный работодатель, сделает все возможное для эффективного участия в решении этой проблемы для железнодорожни-

ков. "Мы должны выбрать и утвердить структурные, финансовые и юридические механизмы системного, эффективного, быстрого решения жилищной проблемы, запустить системные механизмы обеспечения жильем наших сотрудников", — заявил генеральный директор.

Затем до 1.10.2011 г. на всех железных дорогах будет проведен мониторинг существующей ситуации с жилищным обеспечением и очередями на жилье, проведена ревизия собственного незавершенного строительства, качественная ревизия существующих жилых площадей и помещений, которые могут быть переоборудованы под жилые. Мониторинг будет проводиться с целью рассмотрения всех вариантов увеличения жилого фонда, в т.ч. путем переоборудования под жилье существующих помещений, их кардинальной перестройки, оптимизации существующих площадей с высвобождением пригодных для переоборудования под жилье.

Для реализации Программы обеспечения жильем своих сотрудников во всех регионах Украины "Укрзалізниця" ищет банк-единого генерального партнера. Глава железнодорожной отрасли заявил о готовности рассматривать любые предложения относительно выкупа готового жилья, инвестирования в незавершенное строительство на максимальной стадии готовности, выкупа так называемых "замороженных" проектов и других форм и методов участия в проектах жилищного строительства.

"Мы должны нашим очередникам и перспективной молодежи дать возможности выбрать варианты финансирования жилищного строительства, поэтому железные дороги должны дать свои предложения по вариантам финансирования жилищной программы. Таким образом мы закрепим перспективных молодых специалистов, кардинально обновим кадровый потенциал отрасли. Наши очередники должны быть убеждены, что их очередь на жилье не перейдет в наследство следующим поколениям, а молодые кадры — иметь уверенность в том, что железнодорожная отрасль, в случае заинтересованности в работе профессионального специалиста, создаст ему и его семье надлежащие жилищные условия и выступит надежным партнером для такого работника в вопросах приобретения жилья", — подчеркнул В. Козак.

По убеждению вице-премьер-министра, министра инфраструктуры Б. Колесникова, высококвалифицированные специалисты, которые работают в транспортной отрасли, должны быть обеспечены жильем и получать достойную заработную плату. "Мы можем заплатить проценты по ипотеке за жилье для молодых специалистов, можем сделать первый взнос и подписать 15—20-летний контракт с молодыми специалистами. Мы готовы к таким серьезным социальным платежам", — отметил Б. Колесников, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Справка. *В настоящее время на железных дорогах Украины на квартирном учете состоит 16132 семьи, в т.ч.: на Донецкой — 2904, Львовской — 2737, Одесской — 1954, Южной — 2133, Юго-Западной — 3881, Приднепровской — 2523.*

"Укрзалізниця" определилась с технологией внедрения беспроводной связи в пассажирских поездах

"Укрзалізниця" готовится к введению услуги беспроводной связи в отечественных пассажирских поездах на базе технологии WiMAX. По словам гендиректора ведомства В. Козака, впервые беспроводная связь будет опробована на скоростном участке по маршруту Львов—Киев—Харьков—Донецк, который интенсивными темпами готовится железнодорожниками к введению скоростного движения. Работы по обеспечению указанного участка связью технологии WiMAX уже ведутся.

Примечание. *Между городами, которые будут принимать матчи футбольного чемпионата Евро-2012, в 2012 г. будут запущены новые современные электропоезда дневного сообщения Hyundai.*

Помимо того, что услугами беспроводной связи смогут воспользоваться пассажиры (а это услуги Интернет-связи, телевидения, мобильной связи), "Укрзалізниця" также рассчитывает использовать WiMAX для своих технологических нужд, в частности, для общения различных предприятий, входящих в состав ведомства.

В настоящее время ведомство ищет партнеров среди коммуникационных компаний, готовых реализовать проект по обеспечению беспроводной связью пассажирских поездов на всех действующих в Украине направлениях; рассматриваются предложения от лучших компаний Украины и Европы.

Справка. *WiMAX (Worldwide Interoperability for Microwave Access) стандарта IEEE 802.16 — стандарт беспроводной связи, обеспечивающий широкополосную связь на значительные расстояния со скоростью, соответствующей кабельному соединению.*

WiMAX подходит для решения следующих задач:

— соединение точек доступа Wi-Fi друг с другом и другими сегментами Интернета;

— обеспечение беспроводного широкополосного доступа как альтернативы выделенным линиям и DSL;

— предоставление высокоскоростных сервисов передачи данных (до 3Мб/с) и телекоммуникационных услуг;

— создание точек доступа, не привязанных к географическому положению.

WiMAX позволяет осуществлять доступ в Интернет на высоких скоростях, с гораздо большим покрытием, чем у Wi-Fi сети.

Технологии семейства 802.16 позволяют экономически более эффективно (по сравнению с проводниковыми технологиями) не только предоставлять доступ в сеть новым клиентам, но и расширять спектр услуг и охватывать новые труднодоступные территории. Во-вторых, беспроводные технологии для многих более просты в использовании, чем традиционные проводные каналы. WiMAX и Wi-Fi сети просты в развертывании и по мере необходимости легко масштабируются. Этот фактор оказывается очень полезным, когда необходимо развернуть большую сеть в кратчайшие сроки, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

ТАДЖИКИСТАН

С 15.07.2011 г. введены сезонные ограничения движения всех видов транспорта по отдельным автомобильным дорогам, которые действуют с 10:00 до 20:00. Исключение — автомобили, перевозящие пассажиров, скоропортящиеся товары, медикаменты, почту, ГСМ, а также осуществляющие перевозки, связанные с чрезвычайными ситуациями.

Ограничения действуют на дорогах:

— РБ01 (Душанбе—Чанак (Худжанд)—Бустон—граница Узбекистана);

— РБ02 (Душанбе—Турсунзаде (граница Узбекистана));

— РБ04 (Душанбе—Кулма—Вахдат—Дангара—Кулоб—Хорог—граница КНР);

— РБ07 (Вахдат—Рашт—Джиргатол—граница Кыргызии);

— РБ08 (Гулистан—Фархор—Пяндж—граница Афганистана);

— РБ10 (Курган-Тюбе—Дангара);

— РБ11 (Кызыл—Калъа—Дужарбу—Кубодиен—Шахритус—Айвадж—граница Узбекистана);

— РБ09 (Душанбе—Курган-Тюбе—Нижний Пяндж—граница Афганистана);

— РБ13 (Айни—Панджакент—граница Узбекистана);

— РБ14 (Истаравшан—Зафарабад—граница Узбекистана);

— РБ14 (Канибадам—Дехмой);

— РБ15 (Истаравшан—Зафарабад—граница Узбекистана);

— РБ17 (Исфара—Ворух—граница Кыргызии);

— РБ19 (Гафуров—Булок—Пунгон—граница Узбекистана), сообщает *logistic.ru*.

В Польше изменены правила пользования дорогами

Закон Республики Польша "Об общественных дорогах" вступил в силу 1.07.2011 г. Согласно закону использующий общественные дороги обязан производить оплату за:

— парковку транспортного средства на общественных дорогах в зоне платной парковки;

— проезд по польским дорогам автопоездов, состоящих из автомобиля и прицепа с допустимой полной массой более 3,5 т;

— проезд по польским дорогам автобусов независимо от их допустимой полной массы.

Перед началом движения по платным дорогам субъекты, подпадающие под правила обязательной электронной оплаты за проезд по выбранным отрезкам дорог, должны зарегистрироваться в системе.

Более полную информацию по действию системы, в т.ч. о регистрации в системе, перечне пунктов оплаты, а также список платных дорог можно получить на сайте www.viatoll.pl.

Кроме того, законом определен ряд сопутствующих нарушений, минимальный штраф за совершение которых составляет 1,5 тыс. злотых (около $550). Польская сторона подчеркивает, что принятому санкционному решению придается статус незамедлительного исполнения. Обязанность внесения оплаты штрафа возлагается на лицо, управляющее транспортным средством. Лицо, обязанное оплатить штраф и не имеющее места постоянного проживания на территории Польши, имеет право оплатить штраф на месте. До произведения оплаты штрафа транспортное средство за счет владельца транспортируется и помещается на ближайшую охраняемую автостоянку. Возврат транспортного средства производится только после предоставления в контролирующий орган (поместивший транспортное средство на стоянку) документа, подтверждающего произведение необходимых оплат, сообщает *logistic.ru*.

Расширен перечень МАПП на украинско-российской границе, через которые осуществляется перевозка по процедуре МДП

Таможенная служба РФ информировала, что в перечень автомобильных пунктов пропуска на украинско-российской границе, через которые разрешается ввоз на территорию РФ товаров, перемещаемых по процедуре МДП, включены Грайворон, Ровеньки, Шебекино.

Т.о., ввоз товаров на территорию РФ по системе МДП может осуществляться через следующие пункты пропуска: Просяное—Бугаевка; Новоазовск—Весело-Вознесенка; Красная Таловка—Волошино; Изварино—Донецк; Катериновка—Крупец; Мариновка—Куйбышево; Успенка—Матвеев Курган; Гоптовка—Нехотеевка; Должанский—Новошахтинск; Сеньковка—Новые Юрковичи; Гремяч—Погар; Юнаковка—Суджа; Бачевск—Троебортное; Великая Писаревка—Грайворон; Танюшевка—Ровеньки; Плетеневка—Шебекино.

В Эстонии вступила в силу новая система электронного бронирования мест в очереди на пересечение границы

1.08.2011 г. в Эстонии вступила в силу новая система электронного бронирования мест в очереди на пересечение границы, сообщает пресс-служба Северо-Западного таможенного управления РФ.

Система действует на пограничных пунктах пропуска в Нарве, Койдула и Лухамаа и носит название GoSwift.

Не зарегистрировавшись заранее, пройти границу невозможно. Граждане, пересекающие границу, записываются в общую очередь.

Можно записаться на определенное время, в этом случае необходимо прибыть на границу заблаговременно. В случае опоздания на час нужно записываться заново. Из опоздавших на границе формируется живая очередь.

Прибывшее для пересечения границы транспортное средство без предварительной брони может зарегистрироваться в живую очередь в находящейся рядом с пограничным пунктом зоне ожидания. Зарегистрироваться в зоне ожидания можно в киоске самообслуживания или при помощи работника зоны обслуживания. Следует также учитывать, что ожидание в очереди в Нарве может занять 4 дня, в Лухамаа и Койдула — меньше, сообщает *РЖД-Партнер*.

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

***

Греческая авиакомпания **Sky Wings** начала выполнять полеты по двум новым направлениям: **Афины—Киев (Жуляны)** и **Афины—Львов**. Рейсы планируется осуществлять до 29.10.2011 г.

Рейсы по маршруту Афины—Киев (в обе стороны) будут выполняться 4 раза в неделю по понедельникам, вторникам, пятницам и воскресеньям, а по маршруту Афины—Львов (в обе стороны) — по четвергам, сообщает *aviakvitok.com.*

***

С 22.10.2011 г. **АК "АэроСвит"** (Киев) намерена открыть рейс **Киев—Коломбо (Шри-Ланка).** Рейсы будут выполняться 3 раза в неделю на дальнемагистральном Boeing 767, сообщает *Транспортный бизнес*.

***

С 1.09.2011 г. авиакомпания **UTair** откроет ежедневные рейсы **Москва—Минск**. Вылет из Москвы ("Внуково") в 12:30, прибытие в Минск — в 13:25. Обратный вылет — в 14:20, прибытие в Москву — в 17:10. На линии будет использоваться турбовинтовой самолет ATR-72, ввиду чего рейсы UTair будут проходить несколько дольше, чем перелеты на самолетах авиакомпаний "Белавиа" и "Аэрофлот", сообщает *travel.ru.*

***

В конце октября авиакомпания **Lufthansa** вводит в расписание новый маршрут **Франкфурт—Лондон ("Гэтвик")**. Рейсы будут совершаться 2 раза в сутки.

Также в зимнем расписании появится рейс из Франкфурта в Абердин. Рейсы по маршруту **Франкфурт—Абердин—Франкфурт** будут совершаться 3 раза в сутки, сообщает *flight-airline.com.*

***

АК "Эмирейтс" объявила о запуске ежедневного рейса **Дубай—Копенгаген** (Дания). Рейс выполняется ежедневно (вылет из Дубая в 8:30 /рейс EK 151/ прибытие в Копенгаген в 13:10; обратный рейс /EK 152/ — вылет из Копенгагена в 14:55, посадка в Дубае в 23:15). Полеты совершаются на A330-200 в трехклассной конфигурации.

Примечание. *Открытие рейса немаловажно и для грузового подразделения "Эмирейтс". В грузовом отсеке A330-200 компания сможет перевозить до 17 т грузов на каждом рейсе.*

С 1.11.2011 г. "Эмирейтс", начнет выполнять полеты в **С.-Петербург**, а с 13.11.2011 г. — в **Багдад**, сообщает *logistic.ru.*

***

25.08.2011 г. английская авиакомпания **bmi (British Midland International)**, базирующаяся в аэропорту "Хитроу", объявила о запуске нового маршрута **Лондон—Ницца.** Полеты будут совершаться один раз в день, а с 30.10.2011 г. — дважды в день.

Также с 29.10.2011 г. авиакомпания начнет выполнять рейсы в **Агадир** (запад Марокко). Билеты уже можно заказать на сайте flybmi.com, сообщает *aviakvitok.com.*

***

Авиакомпания Etihad организовала новый рейс **Манчестер (Великобритания)—Абу-Даби (ОАЭ).** Самолеты по данному направлению будут летать дважды в день, сообщает *aviakvitok.com.*

***

С 16.09.2011 г. **АК "РусЛайн"** открывает новый рейс по маршруту **Улан-Удэ— Маньчжурия (Китай).** Полеты будут совершаться по вторникам и пятницам на самолетах Bombardier. Стоимость билета в обе стороны — около 10 тыс. руб., сообщает *РЖД-Партнер.*

***

С 30.10.2011 г. **АК "Аэрофлот"** намерена увеличить число рейсов **из Москвы в Ригу** до 2 в день (к дневному рейсу добавится вечерний). Вылет нового рейса из Москвы в 19:00, прибытие в Ригу в 18:40. Обратный вылет в 19:30, прибытие в Москву в 23:00.

На линии используется самолет Airbus A319, сообщает *Travel.ru.*

***

С 14.09.2011 г. авиакомпания **SriLankan Airlines открывает рейс Москва ("Домодедово")—Коломбо.** Полеты будут выполняться на аэробусе A320, сообщает *aviakvitok.com.*

Ukraine International Airlines сделала скидку на полеты из Москвы в Киев

Авиакомпания Ukraine International Airlines ("МАУ") ввела спецпредложение для полетов из Москвы в Киев. Стоимость билета туда-обратно составляет с учетом сборов EUR105. Билеты доступны на большинство дат осени и зимы. Срок действия тарифа не известен. Минимальное пребывание в Киеве — три дня, максимальное — один месяц, сообщает *Travel.ru.*

"Трансаэро" ввела веб-тариф из Москвы в Киев

АК "Трансаэро" ввела веб-тариф для полетов из Москвы в Киев. Стоимость билета туда-обратно составляет 4004 руб. Тариф является ответом на похожие предложения конкурентов — "АэроСвит" и "МАУ". Билеты доступны на множество дат, как в августе, так и осенью. Минимальное пребывание в Киеве не ограничено, максимальное — один месяц. Обмен билета возможен со штрафом в EUR30, возврат — в EUR40, сообщает *Travel.ru.*

El Al об изменении минимального срока нахождения в стране

Израильская авиакомпания El Al сообщает об изменении с 7.08.2011 г. минимального срока нахождения в стране для следующих тарифов:

— UIP3M — минимальный срок нахождения в стране — 2 дня/SA/SU rule (вместо 6 дней);

— OIP3M — минимальный срок нахождения в стране — 2 дня/SU rule (вместо SA/SU);

— GIP3M — минимальный срок нахождения в стране — 2 дня/SU rule (вместо SA/SU);

— LIP6M — минимальный срок нахождения в стране — 2 дня/SU rule (вместо SA/SU), сообщает *aviakvitok.com.*

EL AL продлила для пассажиров программу "Семейный пакет"

Авиакомпания EL AL продлевает для пассажиров программу "Семейный пакет": те, кто летит в Израиль всей семьей, могут воспользоваться скидкой для детей в размере 99% от стоимости билета. Специальное предложение предназначено для семьи из 2-х взрослых, следующих в Тель-Авив с детьми в период до 30.09.2011 г. (первый вылет).

Все авиабилеты должны быть оформлены на одни и те же рейсы и даты. Билеты не могут быть переданы третьим лицам, скидка не распространяется на топливный и аэропортовые сборы, не суммируется с другими специальными предложениями авиакомпании EL AL. Условия использования авиабилетов соответствуют условиям тарифов EL AL по данному классу обслуживания. Возврат денежных средств за неиспользованные билеты "Семейного пакета" производится по правилам применения тарифов одновременно для всех билетов пакета.

Справка. *Рейсы EL AL из Украины в Тель-Авив осуществляются: из Киева ("Борисполь") — 6 раз в неделю, Днепропетровска — 2, Одессы — 1. В этих же городах открыты представительства авиакомпании, сообщает* aviakvitok.com.

Пассажиры "Белавиа" смогут оплачивать услуги с помощью карточек

С 28.07.2011 г. собственные офисы "Белавиа" по продаже авиаперевозок принимают к оплате карты American Express. На данный момент обеспечена возможность приема карт American Express в офисах, расположенных в Минске. В ближайшее время будет реализована возможность оплаты картами American Express на сайте www.belavia.by, сообщает *aviakvitok.com.*

"Белавиа" расширяет географию полетов

С 1.08.2011 г. вступило в силу многостороннее соглашение между Национальной авиакомпанией "Белавиа", Нидерландскими авиалиниями KLM, французской авиакомпанией Air France и американской Delta. В рамках нового соглашения существенно расширяется география полетов для клиентов вышеуказанных авиакомпаний.

По итогам подписания соглашения для клиентов указанных авиакомпаний увеличилось количество возможных стыковок, благодаря объединению их маршрутной сети. Также по ряду направлений появятся более привлекательные цены.

Иностранцы не смогут купить авиабилеты за национальную валюту Узбекистана

Решением правительства Узбекистана с 5.08.2011 г. продажа авиабилетов на территории страны нерезидентам республики начала производиться только за иностранную валюту, сообщает ИА *Regnum.*

"Аэрофлот" запустил мобильную регистрацию на рейсы в аэропортах

В аэропортах Франкфурта-на-Майне (Германия) и Ларнаки (Кипр) начала работу система самостоятельной регистрации на рейсы "Аэрофлота" через мобильный телефон.

При прохождении такой регистрации на экране мобильного телефона отображается посадочный талон в виде 2D баркода и краткая информация для пассажира. Полученное изображение является посадочным талоном.

Мобильная регистрация начинается за 24 часа и заканчивается за 1 час 30 минут до вылета рейса. При регистрации с мобильного телефона, как и при регистрации через Интернет, пассажиры имеют возможность самостоятельно выбирать места в самолете.

Примечание. *Данной услугой уже пользуются пассажиры "Аэрофлота", вылетающие из аэропортов Мюнхена, "Рузине" в Праге, "Хитроу" в Лондоне, "Пулково" в С.-Петербурге и терминала D московского аэропорта "Шереметьево".*

"Аэрофлот" повысил норму бесплатной перевозки багажа

С 1.08.2011 г. АК "Аэрофлот" внесла изменения в правила перевозки регистрируемого багажа. Прежде всего, новые изменения коснутся пассажиров бизнес-класса, для которых бесплатная норма провоза багажа теперь составляет 2 места по 32 кг каждое. Базовое условие для пассажиров экономического класса осталось без изменений — 1 место весом не более 23 кг (действуют исключения).

Для пассажиров эконом-класса, путешествующих по тарифам группы "Статус", норма бесплатного провоза багажа увеличена до 2 мест по 23 кг каждое. Дополнительная норма провоза багажа (+1 место) предусмотрена для обладателей карт Gold/Elite Plus и Silver/Elite.

Размер каждого места багажа во всех случаях не должен превышать 158 см по сумме трех измерений. Ставки оплаты сверхнормативного багажа остались без изменений. "Аэрофлот" не будет принимать во внимание количество мест предъявляемого к регистрации багажа, если его суммарный вес, включая ручную кладь, не превышает 10 кг.

Также уточнены правила перевозки особого (специального) багажа. В частности, любители-рыболовы теперь освобождены от необходимости отдельно оплачивать каждое место своего оборудования — удочки, снасти. Теперь комплект рыболовного оборудования расценивается как одно место. Новые правила действуют для перевозок на собственных рейсах "Аэрофлота" по билетам, оформленным с 1.08.2011 г. Нормы бесплатного провоза багажа в ручной клади остаются без изменений, сообщает *aviakvitok.com.*

"Сингапурские авиалинии" и Virgin Australia запустили первые совместные рейсы и программу лояльности

1.08.2011 г. авиакомпании "Сингапурские авиалинии" и Virgin Australia приступили к реализации соглашения о выполнении совместных рейсов и о предоставлении пассажирам доступа в залы ожидания обеих компаний.

Теперь пассажиры "Сингапурских авиалиний" могут добраться по ряду маршрутов авиакомпании Virgin Australia в Австралии по единому билету, включающему трансферы между терминалами, развлекательные программы и питание на борту. Также клиентам авиакомпаний "Сингапурские авиалинии" и Virgin Australia будет открыт доступ в залы ожидания обеих компаний.

При использовании услуг Virgin Australia членам клубов KrisFlyer Elite Gold и PPS Club "Сингапурских авиалиний" будут доступны 6 залов ожидания авиакомпании-партнера по всей стране. Для членов клуба Velocity Gold компании Virgin Australia, путешествующих "Сингапурскими авиалиниями", также открывается доступ в залы ожидания авиакомпании-партнера в 14 городах*,* сообщает *aex.ru.*

Air Moldova вступает в BSP Кипра

Авиакомпания Air Moldova вступила в систему взаиморасчетов BSP Кипра (анг. Billing and Settlement Plan). Вступление авиакомпании в BSP Кипра существенно расширяет агентскую сеть авиакомпании. Теперь авиабилеты на рейсы Air Moldova, а также на рейсы ее авиакомпаний-партнеров, благодаря SPA соглашениям (Special Prorate Agreement), можно приобрести в любом из 120 агентств IATA, аккредитованных на территории Кипра.

Справка. *BSP — система взаиморасчетов, созданная с целью упрощения процесса оформления авиабилетов, подготовки отчетов о продаже и проведения взаиморасчетов между агентами и авиакомпаниями за оказанные услуги. Основной чертой системы BSP является использование единого стандартного авиабилета (Standard Traffic Document).*

Началось выполнение рейсов совместной эксплуатации авиакомпаний "Трансаэро" и "Сингапурские авиалинии"

1.08.2011 г. началось выполнение рейсов совместной эксплуатации авиакомпаний "Трансаэро" и "Сингапурские авиалинии". В соответствии с соглашением, заключенным между перевозчиками в июле, к ним относятся рейсы "Трансаэро" из Москвы в С.-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск и Самару, а также рейсы "Сингапурских авиалиний" Москва—Сингапур и Москва—Хьюстон, сообщает *logistic.ru.*

Новый сервис для пассажиров Alitalia в аэропорту "Фьюмичино"

Авиакомпания Alitalia — Compagnia Aerea Italiana сообщает об открытии нового сервиса для своих пассажиров. Отныне брендированным автобусом Alitalia можно будет добраться из аэропорта "Фьюмичино" в центр Рима. Автобус отправляется от терминала T1. Стоимость перевозки — EUR7 (для сравнения: стоимость проезда обычным автобусом по маршруту аэропорт—центр Рима — EUR14). Приобрести билет могут только пассажиры Alitalia на ее сайте, сообщает aviakvitok.com.

DHL сокращает транзитное время доставки между Казахстаном и Россией

DHL, лидер в области международной экспресс-доставки, объявил о запуске прямого воздушного сообщения между Москвой и Астаной для перевозки грузов клиентов компании. С 31.07.2011 г. транзитное время доставки стандартных экспресс-грузов и документов из России в Казахстан через операционную сеть DHL сократилось до одного дня.

Введение нового маршрута позволяет удовлетворить потребности клиентов в максимально быстрой транспортировке отправлений между двумя столицами — Астаной и Москвой, а также расширить предложение по доставке к определенному времени: до 9:00, 10:30 и до 12:00.

Компания намерена поддерживать развитие новых торговых направлений в рамках Таможенного союза, сообщает *logistic.ru.*

AirBerlin внедрит все модули платформы AmadeusAltea

Компания Amadeus (ведущий провайдер технологических решений и процессинговый оператор для мировой индустрии туризма и авиаперевозок) и авиакомпания airberlin, подписали многолетний контракт о внедрении всех модулей платформы AmadeusAltea. Авиакомпания будет вести учет своих бронирований, осуществлять управление инвенторной системой и си-

стемами отправки пассажиров с помощью нового поколения платформы AmadeusAltea уже с весны 2012 г.

С внедрением платформы AmadeusAltea, авиакомпания airberlin сможет полноценно обмениваться информацией о рейсах и ресурсе мест с другими партнерами альянса oneworld, сообщает *aviakvitok.com.*

В самолетах American Airlines можно заказать фильм на свой ноутбук

Авиакомпания American Airlines ввела возможность просмотра на ноутбуках пассажиров фильмов и телешоу, хранящихся на бортовом сервере в самолете. Доступ к заказанным программам производится по Wi-Fi-соединению, обычно используемому для выхода в Интернет во время полета. Стоимость заказа — $4 за фильм и $1 за телешоу. Покупать доступ в Интернет при этом не требуется.

Сервис доступен в 15 самолетах Boeing 767-200, большинство из которых используется на внутриамериканских маршрутах. Если какую-то из заказанных программ не удалось досмотреть в воздухе, это можно сделать в аэропорту прилета — доступ действует 24 часа для фильма и 72 часа для телешоу.

Компания планирует распространить в дальнейшем этот сервис и на другие поддерживающие Wi-Fi устройства, сообщает *Travel.ru.*

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD

Black Sea Ukraine Service

СУДНО	AFRICA STAR	ERNST RICKMERS	CALISTO	AFRICA STAR	ERNST RICKMERS	CALISTO
ZIM VOY	20	286	14	21	287	15
Ашдот				14.08 14.08	19.08 21.08	25.08 26.08
Хайфа			08.08 10.08	15.08 17.08	21.08 24.08	26.08 31.08
Лимассол			11.08 11.08	18.08 18.08	25.08 25.08	01.09 01.09
Одесса		08.08 08.08	15.08 15.08	22.08 22.08	29.08 30.08	05.09 06.09
Ильичевск		08.08 09.08	15.08 16.08	22.08 23.08	30.08 30.08	06.09 06.09
Варна		10.08 10.08		24.08 24.08		07.09 07.09
Амбарлы (IST)		11.08 12.08	17.08 18.08	25.08 25.08	01.09 02.09	08.09 09.09
Измир-EVYAP	07.08 08.08	12.08 12.08	18.08 19.08	26.08 26.08	02.09 02.09	09.09 09.09
Салоники	09.08 09.08	13.08 14.08	20.08 20.08	27.08 28.08	04.09 04.09	11.09 11.09
Измир	10.08 11.08	15.08 16.08	21.08 22.08	29.08 30.08	05.09 06.09	12.09 13.09
Пирей	12.08 12.08	17.08 17.08	23.08 23.08	31.08 31.08	07.09 07.09	14.09 14.09
Ашдот	14.08 14.08	19.08 21.08	25.08 26.08	02.09 04.09	09.09 11.09	16.09 17.09

Constanta Poti Shuttle

СУДНО	STELLA J	STELLA J	STELLA J
ZIM VOY	166	167	168
PARTNER'S VOY	182	183	184
Констанца		06.08 07.08	13.08 14.08
Поти	02.08 03.08	09.08 10.08	16.08 17.08
Констанца	06.08 07.08	13.08 14.08	20.08 21.08

East Med Express Service

СУДНО	ZIM ALABAMA	ZIM LIVORNO	ZIM DALIAN	ZIM KINGSTON	ZIM INDIA	ZIM COLOMBO
ZIM VOY	4	22	12	112	15	9
Новороссийск						09.08 11.08
Констанца						12.08 13.08
Гемлик					08.08 09.08	14.08 15.08
Амбарлы (IST)					09.08 09.08	15.08 16.08
Хайфа				05.08 08.08	12.08 14.08	18.08 21.08
Суэцкий канал				09.08 09.08	15.08 15.08	22.08 22.08
Нхава Шева			08.08 11.08	17.08 18.08	24.08 25.08	31.08 01.09
Коломбо			13.08 14.08	20.08 21.08	27.08 28.08	03.09 04.09
Порт Келанг		10.08 11.08	18.08 18.08	24.08 25.08	31.08 01.09	07.09 08.09
Пусан	12.08 13.08	19.08 20.08	26.08 27.08	02.09 03.09	09.09 10.09	16.09 17.09
VOYAGE REMARKS : ZIM COLOMBO/9 — will by pass Ashdod						

СУДНО	ZIM TARRAGONA	ZIM ASIA	ZIM SHEKOU	ZIM GENOVA	ZIM ISTANBUL	ZIM ALABAMA
ZIM VOY	5	56	19	19	9	5
Пусан						12.08 13.08
Шанхай (SH)						14.08 14.08
Нингбо (ZJ)					08.08 10.08	15.08 15.08
					CNSNH 10-11.08	
Шенцен-Дак					12.08 13.08	17.08 18.08
Порт Келанг				09.08 10.08	17.08 17.08	22.08 23.08
Коломбо					20.08 21.08	26.08 27.08

Суэцкий канал	11.08 11.08		14.08 14.08	21.08 21.08	29.08 29.08	04.09 04.09
		ILASH 08-09.08				
Хайфа	12.08 15.08	09.08 15.08	15.08 16.08	22.08 23.08	30.08 31.08	05.09 06.09
Ашдот			16.08 17.08	23.08 24.08	31.08 01.09	06.09 07.09
Амбарлы (IST)		17.08 17.08	20.08 20.08	27.08 28.08	04.09 05.09	10.09 11.09
Новороссийск		19.08 21.08	22.08 24.08	29.08 31.08	06.09 08.09	12.09 14.09
Констанца		22.08 23.08	25.08 26.08	01.09 02.09	09.09 10.09	15.09 16.09
Гемлик		23.08 24.08	27.08 28.08	03.09 04.09	11.09 12.09	17.09 18.09
Амбарлы (IST)		24.08 25.08	28.08 29.08	04.09 05.09	12.09 13.09	18.09 19.09
Хайфа		27.08 29.08	31.08 02.09	08.09 11.09	16.09 19.09	22.09 25.09
Суэцкий канал		29.08 30.08	03.09 03.09	12.09 12.09	20.09 20.09	26.09 26.09
Нхава Шева			14.09 15.09	21.09 22.09	28.09 29.09	05.10 06.10
Коломбо		10.09 11.09	17.09 18.09	24.09 25.09	01.10 02.10	08.10 09.10
Порт Келанг		14.09 15.09	21.09 22.09	28.09 29.09	05.10 06.10	12.10 13.10
Пусан		23.09 24.09	30.09 01.10	07.10 08.10	14.10 15.10	21.10 22.10
VOYAGE REMARKS : ZIM ASIA/56 — omit NHV; ZIM GENOVA/19 — will by pass Colombo westbound						
г. Одесса, ул. Приморская, 6. Тел.: +38 (048) 7294535; E-mail: malofeeva.julia@ua.zim.com, galaevskiy.valery@ua.zim.com						

С.-Петербург и Хельсинки свяжет еще одна паромная линия

Паром Princess Anastasia компании St. Peter Line с 4.08.2011 г. в рамках нового круизного расписания начнет заходы в столицу Финляндии Хельсинки, сообщила пресс-служба комитета по инвестициям и стратегическим проектам правительства С.-Петербурга.

Круиз будет проходить по маршруту С.-Петербург—Хельсинки—Стокгольм—Таллинн—С.-Петербург. Предполагается, что туристы получат возможность самостоятельно комбинировать поездки в одну сторону, используя оба парома компании Princess Anastasia и Princess Maria.

В настоящее время на регулярной основе по понедельникам, четвергам и субботам в Хельсинки прибывает паром Princess Maria, который совершает круизы по маршруту С.-Петербург—Хельсинки на протяжении года.

PIL не закрывает сервис на Россию

Агенты PIL в Новороссийске сообщают, что океанский сервис компании Pacific International Lines (Singapore), соединяющий порты Китая, Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии с портами Черноморского бассейна (Black Sea—China service), будет продолжать свою работу по схеме bi-weekly (судозаход в порт Новороссийск будет осуществляться раз в 2 недели), сообщает *Logistic.ru.*

CMA CGM и CSAV открывают совместный сервис между Азией и Западной Африкой

Судоходные компании CMA CGM (Франция) и CSAV (Чили) открывают еженедельный прямой контейнерный сервис между Азией и Западной Африкой со 2.08.2011 г. На сервисе планируется эксплуатировать 10 судов вместимостью от 2,5 до 3,1 тыс. TEU, сообщает пресс-служба судоходной компании CSAV.

На линии New Discovery Service предусмотрена следующая ротация портов: Нинбо—Шанхай—Chiwan—Гонконг—Порт-Келанг—Лагос—Ломе—Тема—Абиджан—Порт-Келанг—Нинбо.

Yang Ming и OOCL воссоединяют китайско-индийский сервис

Судоходные компании Yang Ming и OOCL планируют объединить 2 своих сервиса CPX и CIS 2, обслуживающих торговлю между Китаем, Индией и Пакистаном, в единый сервис CPX, сообщает *Alphaliner*.

4 месяца назад компании разделили CPX на 2 отдельных сервиса и увеличили их мощность, ожидая роста объемов транспортировки.

На воссоединенном сервисе CPX будут эксплуатироваться 5 судов вместимостью по 3,600—4,500 TEU. OOCL предоставит 2 судна, Yang Ming — 3 судна.

Предусмотрена следующая ротация портов: Шанхай—Нинбо—Шекоу—Сингапур—Карачи—Пипавав—Мумбаи—Нава Шева—Пенанг—Сингапур—Гонконг—Шанхай.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Временные ограничения относительно перевозок на 9.08.2011 г.

Администрация, станция назначения	Груз	Период действия	Грузополучатель	Области отправления	№ распоряжения, дата объявления	Дополнительные указания
Азербайджанская республика АЗ (57), Республика Казахстан КЗХ (27), Киргизская республика КРГ (59), РФ "РЖД" (20), Республика Таджикистан ТЖД (66), Туркменистан ТРК (67), Республика Узбекистан УТИ (29) через Казачью Лопань (эксп.) Южн. ж/д (441201)	все грузы	с 6.08.2011 г. до отмены	для всех получателей	УЗ (22)	ЦЗМ-14/775 от 3.08.2011 г.	Перевозки в: принадлежности "Укрзалізниці" (22) инвентарного парка

Республика Беларусь БЧ (21), Республика Казахстан КЗХ (27), Киргизская Республика КРГ (59), Республика Литва ЛГ (24), Республика Латвия ЛДЗ (25), РФ "РЖД" (20), Республика Таджикистан ТЖД (66), Туркменистан ТРК (67), Республика Узбекистан УТИ (29), Республика Эстония ЭВР (26) через Зерновое (эксп.) Юго-Зап. ж/д (334601)	все грузы	с 6.08.2011 г. до отмены	для всех получателей	УЗ (22)	ЦЗМ-14/785 от 3.08.2011 г.*	Перевозки в: принадлежности "Укрзалізниці" (22) инвентарного парка
Украина Днепродзержинск Придн. ж/д (455806), Правда Придн. ж/д (451701)	по ЕТСНГ: огарки колчедан. (341037), по ЕТСНГ: флюсы (29)	с 6.08.2011 г. до отмены	ПАО "Днепровский Меткомбинат" (3128)	Вадим Од. ж/д (419104), им. Кашпарова Н.А. Дон ж/д (507004), Велико-Анадоль Дон. ж/д (486306), Переездная Дон. ж/д (498201), Херсон Од. ж/д (417804)	ЦДЗ-1/45д от 4.08.2011 г.	Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68), принадлежности "Укрзалізниці" (22) инвентарного парка
РФ Грабово Кбш. ж/д (630603)	по ЕТСНГ: трубы ст. больш. (323077)	с 8.08.2011 г. до 12.08.2011 г.	ОАО Магистральный Нефтепровод Дружба" (0000)	Харцизк Донецк. ж/д (487900)	ЦДЗ-1/59а от 5.08.2011 г.	
Республика Венгрия станции МАВ (55), код ЦИМ станция Тужер (14159-8) через Батево (Экс. МАВ) Льв. ж/д (382605)	по ГНГ: лесомат. необработ. (4403)	с 7.08.2011 г. до 19.08.2011 г.	ЗАО "Эрдэрт" (0000)	Львовская ж/д (35), Юго-зап. ж/д (32)	ЦДЗ-1/60а от 5.08.2011 г.	Запрещается погрузка лесных грузов в Венгрию со станций Ривненской, Житомирской и Хмельницкой областей
Украина Славяносербск Дон. ж/д (506105)	по ЕТСНГ: уголь камен. (161)	с 6.08.2011 г. до отмены	ГП "Луганскуголь" (1708)	Донецк. ж/д (48)	ЦДЗ-1/61в от 5.08.2011 г.	Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68), принадлежности "Укрзалізниці" (22) инвентарного парка

**Согласно ЦЗМ-14/785т от 6.08.2011 г. разрешается погрузка со станций: Топорище Ю-Зап. ж/д (345907) в направлении: "РЖД" (20) через Зерновое (эксп.) Юго-Зап. ж/д (334601). Остальное без изменений.*

Согласно ЦЗМ-14/785л от 8.08.2011 г. разрешается погрузка со станций: Ильичевск-паромная (эксп. Турция) Од. ж/д (401806) в направлении: "РЖД" (20) через Зерновое (эксп.) Ю-Зап. ж/д (334601). Остальное без изменений.

Согласно ЦЗМ-14/785п от 8.08.2011 г. разрешается погрузка со станций: Ильичевск-паромная Од. ж/д (402508) в направлении: "РЖД" (20) через Зерновое (эксп.) Ю-Зап. ж/д (334601). Остальное без изменений.

Согласно ЦЗМ-14/785н от 8.08.2011 г. разрешается погрузка со станций: Немиров Ю-Зап. ж/д (336202) в направлении: "РЖД" (20) через Зерновое (эксп.) Ю-Зап. ж/д (334601). Остальное без изменений.

Согласно ЦЗМ-14/785к от 8.08.2011 г. разрешается погрузка со станций: Кварцевой Южн. ж/д (441907) в направлении: "РЖД" (20) через Зерновое (эксп.) Ю-Зап. ж/д (334601). Остальное без изменений.

До 1 ноября маршрут поезда № 343/344 Харьков—Житомир будет ограничен

В связи с проведением ремонтных работ на участках Киев—Коростень и Фастов—Житомир ЮЗЖД ограничен маршрут следования пассажирского поезда № 343/344 Харьков—Житомир (формирования ВЧ-1 ЮЖД). Данный поезд отправлением из Харькова с 25.07 по 31.10.2011 г. курсирует по маршруту Харьков—Киев. Соответственно в обратном направлении, по маршруту Киев—Харьков, поезд № 343/344 будет курсировать до 1.11.2011 г. При этом расписание поезда на участке Харьков—Киев в оба направления останется прежним.

В связи с указанными изменениями отменяется курсирование беспересадочных вагонов Житомир—Москва—Житомир отправлением из Житомира с 26.07 по 1.11.2011 г. и отправлением из Москвы с 25.07 по 31.10.2011 г., которые курсируют в поездах № 343/344 Харьков—Житомир—Харьков и № 56/55 Хмельницкий—Москва—Хмельницкий, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

На направлении Чернигов—Горностаевка курсируют дизель-поезда повышенной комфортности

По сообщению пресс-службы "Укрзалізниці", информация об отмене дизель-поездов Чернигов—Горностаевка, появившаяся в некоторых СМИ, не соответствует действительности. На этом направлении по-прежнему курсируют дизель-поезда, но в другом составе — № 891/892 и № 893/894. Поезда аттестованы специальной комиссией как поезда повышенного комфорта. Для проезда в этих поездах льготные категории населения должны осуществлять оплату по соответствующим тарифам пассажиров поезда.

О решении с 20.06.2011 г. заменить обычные

дизель-поезда на поезда повышенного комфорта на маршруте Чернигов—Горностаевка ЮЗЖД предупредила пассажиров заранее.

Справка. *Изменения моторвагонного подвижного состава обусловлены малонаселенностью дизель-поездов Чернигов—Горностаевка и убыточностью маршрута. Так, в 1 полугодии на пути следования из Чернигова в Горностаевку наблюдалось заполнение дизель-поездов только на 38%, а на обратном пути они возвращались заполненные лишь на 3%.*

ЮЗЖД назначила курсирование ряда грузопассажирских поездов

В связи с неуплатой компенсации за перевозку пассажиров льготных категорий ЮЗЖД вынуждена сократить расходы на пассажирские перевозки на наиболее убыточных маршрутах пригородного сообщения.

С 1.08.2011 г. железной дорогой отменено курсирование электропоездов: № 6601/6604 Короп—Алтыновка—Короп, № 6602/6603 Конотоп—Короп—Конотоп, № 6401/6402 Хутор-Михайловский—Эсмань—Хутор-Михайловский.

Вместе с тем, с 1.08.2011 г. для обеспечения пассажирских перевозок в пригородном сообщении назначено курсирование грузопассажирских поездов. Этот подвижной состав сохранит пассажирские перевозки в данном регионе. В частности:

— в течение недели, кроме среды, будет курсировать поезд № 961 Хутор-Михайловский—Эсмань (№ 962 Эсмань—Хутор-Михайловский).

— по пятницам и воскресеньям будут курсировать поезда:

- № 952 Конотоп—Короп (№ 953 Короп—Конотоп);
- № 951 Короп—Алтыновка (№ 954 Алтыновка—Короп);

— ежедневно электропоезд № 6544/6545 сообщением Конотоп—Зерновое—Конотоп, сообщает *Магистраль*.

ТОПЛИВО

Цены на светлые нефтепродукты на 8.08.2011 г. (с учетом НДС)

Средний опт, грн./т. Условия поставки: FCA, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	12150,00	12800,00	12900,00	11050,00
Минимальная	11150,00	11820,00	12200,00	9600,00
Средняя	11860,40	12168,33	12550,00	10307,50

Мелкий опт, коп/л. Условия поставки: самовывоз, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	935,00	1010,00	1020,00	915,00
Минимальная	824,00	890,00	900,00	820,00
Средняя	906,77	978,14	995,50	896,32

Розничная торговля в Киеве, коп./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	985,00	1040,00	1115,00	1005,00
Минимальная	910,00	940,00	955,00	915,00
Средняя	944,41	996,66	1027,49	970,35

По данным "Психея"

Изменение средней цены за период 1—8.08.2011 г., %

Показатели	А-76	А-92	А-95	ДТ
Средний опт	-1,53	-0,58	-2,45	1,24
Мелкий опт	+0,17	-0,05	+0,02	+0,69
Розница	+0,17	+0,17	+0,12	+0,11

По данным "Энергобизнеса"

Средние цены 1 л топлива по регионам Украины на 5.08.2011 г., грн.

Область	А-76	А-92	А-95	ДТ	СПБТ
АР Крым	9,66	10,11	10,35	9,78	6,61
Винницкая	9,56	9,99	10,28	9,76	6,47
Волынская	9,48	9,94	10,25	9,72	6,50
Днепропетровская	9,52	9,87	10,21	9,72	6,42
Донецкая	9,54	10,13	10,40	9,78	6,32
Житомирская	9,57	9,87	10,22	9,74	6,46
Закарпатская	9,52	10,03	10,29	9,71	6,47
Запорожская	9,49	9,86	10,21	9,72	6,54
Ивано-Франковская	9,54	10,02	10,31	9,76	6,55
Киев	9,48	9,99	10,25	9,69	6,34
Киевская	9,50	9,99	10,23	9,67	6,35

Область	А-76	А-92	А-95	ДТ	СПБТ
Кировоградская	9,48	9,92	10,23	9,71	6,39
Луганская	9,51	10,06	10,34	9,70	5,90
Львовская	9,51	10,01	10,31	9,77	6,55
Николаевская	9,53	10,01	10,29	9,73	6,44
Одесская	9,49	10,03	10,29	9,75	6,65
Полтавская	9,45	9,93	10,22	9,70	6,22
Ривненская	9,50	9,93	10,25	9,72	6,45
Сумская	9,46	9,78	10,15	9,70	6,18
Тернопольская	9,49	10,02	10,31	9,74	6,44
Харьковская	9,44	9,89	10,23	9,64	6,36
Херсонская	9,53	9,94	10,25	9,74	6,50
Хмельницкая	9,56	9,97	10,27	9,72	6,46
Черкасская	9,49	9,93	10,25	9,72	6,48
Черниговская	9,42	9,82	10,18	9,71	6,37
Черновицкая	9,45	9,88	10,22	9,72	6,55
Средняя по Украине	**9,51**	**9,96**	**10,26**	**9,72**	**6,42**

По данным Nefterynok.Info

Средняя розничная цена 1 л топлива в странах мира на 8.08.2011 г.

Страны	Валюта		А-95		А-98		Дизтопливо	
	национальная	EUR	национальная	EUR	национальная	EUR	национальная	EUR
Австрия	EUR	EUR	1,374 ↑	1,374 ↑	1,505 ↓	1,505 ↓	1,331 ↑	1,331 ↑
Андорра	EUR	EUR	1,219 ↑	1,219 ↑	1,279 ↑	1,279 ↑	1,119 ↑	1,119 ↑
Беларусь	EUR	EUR	0,664 ↑	0,664 ↑	-	-	0,654 ↑	0,654 ↑
Бельгия	EUR	EUR	1,643 ↑	1,643 ↑	1,678 ↑	1,678 ↑	1,451 ↑	1,451 ↑
Болгария	BGL	EUR	2,470 ↑	1,274 ↑	2,630 ↑	1,356 ↑	2,470 ↑	1,274 ↑
Босния и Герцеговина	BAM	EUR	2,350 ↑	-	2,450 ↑	-	2,400 ↑	-
Великобритания	GBP	EUR	1,364 ↑	1,570 ↑	1,436 ↑	1,652 ↑	1,406 ↑	1,618 ↑
Венгрия	HUF	EUR	373,0 ↓	1,361 ↓	-	-	365,0 ↓	1,332 ↓
Германия	EUR	EUR	1,516 ↑	1,516 ↑	1,615 ↑	1,615 ↑	1,392 ↑	1,392 ↑
Голландия	EUR	EUR	1,709 ↑	1,709 ↑	1,774 ↑	1,774 ↑	1,391 ↑	1,391 ↑
Греция	EUR	EUR	1,671 ↓	1,671 ↓	1,761 ↑	1,761 ↑	1,434 ↓	1,434 ↓
Грузия	GEL	EUR	2,300 ↑	0,971 ↑	2,350 ↑	0,992 ↑	2,400 ↑	1,013 ↑
Дания	DKK	EUR	12,42 ↑	1,667 ↑	12,76 ↑	1,713 ↑	11,29 ↑	1,516 ↑
Ирландия	EUR	EUR	1,519 ↑	1,519 ↑	-	-	1,419 ↑	1,419 ↑
Испания	EUR	EUR	1,370 ↑	1,370 ↑	1,480 ↑	1,480 ↑	1,290 ↑	1,290 ↑
Италия	EUR	EUR	1,605 ↑	1,605 ↑	1,726 ↑	1,726 ↑	1,478 ↑	1,478 ↑
Казахстан	KZT	KZT	120,0	120,0	125,0	125,0	87,00	87,00
Конго	EUR	EUR	1,340	1,340	1,400 ↑	1,400 ↑	1,280 ↑	1,280 ↑
Латвия	LVL	EUR	0,927 ↑	1,307 ↑	0,957 ↑	1,349 ↑	0,912 ↑	1,285 ↑
Литва	LTL	EUR	4,710 ↑	1,364 ↑	4,780 ↑	1,384 ↑	4,340 ↑	1,257 ↑
Люксембург	EUR	EUR	1,323 ↑	1,323 ↑	1,359 ↑	1,359 ↑	1,175 ↑	1,175 ↑
Македония	MKD	EUR	75,50 ↑	1,219 ↑	77,00 ↑	1,243 ↑	66,50 ↑	1,074 ↑
Молдова	MDL	MDL	16,45 ↑	16,45 ↑	16,85 ↓	16,85 ↓	15,66 ↓	15,66 ↓
Норвегия	NOK	EUR	14,38 ↑	1,847 ↑	14,69 ↑	1,887 ↑	13,37 ↑	1,718 ↑
Польша	PLN	EUR	5,290 ↑	1,308 ↑	5,540 ↑	1,369 ↑	5,080 ↑	1,256 ↑
Португалия	EUR	EUR	1,614 ↑	1,614 ↑	1,728 ↑	1,728 ↑	1,417 ↑	1,417 ↑
Россия	RUB	EUR	28,61 ↑	0,714 ↑	29,47	0,736	26,36 ↑	0,658 ↑
Румыния	RON	EUR	5,400 ↑	1,273 ↑	5,890 ↑	1,389 ↑	5,310 ↑	1,252 ↑
Сербия	RSD	EUR	134,4 ↑	1,309 ↑	-	-	135,4	1,319
Словакия	SKK	EUR	1,466 ↑	0,049 ↑	-	-	1,348 ↑	0,045 ↑
Словения	EUR	EUR	1,287 ↑	1,287 ↑	1,300 ↑	1,300 ↑	1,238 ↑	1,238 ↑
США	USD	EUR	-	-	-	-	1,040 ↑	0,735 ↑
Турция	TRY	EUR	4,330 ↑	1,763 ↑	4,430 ↑	1,804 ↑	3,740 ↑	1,523 ↑
Украина	UAH	EUR	10,40 ↓	0,918 ↓	11,75 ↑	1,038 ↑	9,750 ↓	0,861 ↓

Финляндия	EUR	EUR	1,576	1,576	1,628	1,628	1,370	1,370
Франция	EUR	EUR	1,551	1,551	1,586	1,586	1,368	1,368
Хорватия	HRK	EUR	9,890	1,328	10,25	1,376	9,180	1,233
Чехия	CZK	EUR	33,90	1,398	35,90	1,481	33,20	1,369
Швейцария	CHF	EUR	1,740	1,604	1,790	1,650	1,830	1,687
Швеция	SEK	EUR	14,18	1,540	14,58	1,584	14,14	1,536
Эстония	EEK	EUR	1,249	1,249	1,289	1,289	1,249	1,249

По данным International Road Transport

Динамика цен на реактивное авиатопливо по состоянию на 29.07.2011 г.

	Удельный вес в цене	Центов/ галлон	Изменение				
			$/баррель	$/т	за неделю	за месяц	за год
Мировая цена	**100%**	**316,3**	**132,8**	**1047,0**	**-0,9%**	**5,2%**	**50,6%**
Азия и Океания	22%	312,1	131,1	1035,6	-0,6%	6,6%	50,3%
Европа и СНГ	28%	318,5	133,8	1054,0	-1,3%	3,8%	50,8%
Бл. Восток и Африка	7%	309,3	129,9	1025,0	-1,0%	5,2%	52,5%
Сев. Америка	39%	316,7	133,0	1049,4	-0,8%	5,4%	50,0%
Южная и Центральная Америка	4%	331,5	139,2	1072,2	-0,8%	6,0%	51,8%

По данным IATA

Цены на бункерное топливо по состоянию на 8.08.2011 г.

$/т

Порт	IFO 380		IFO 180		MGO	
	цена	индекс	цена	индекс	цена	индекс
Африка						
Кейптаун			700,0	-12,0	1020	-18,0
Дурбан			666,0	-10,0		
Азия и Океания						
Буссан	660,0	-10,0	670,0	-10,0	990,0	0,0
Каошинг	674,0	-15,0	681,0	-15,0	980,0	-25,0
Сингапур	635,0	-0,5	644,5	-0,5	920,0	+9,0
Южная Америка						
Маракайбо	665,0	-3,0	695,0	-13,0	1024,0	-20,0
Рио де Жанейро	690,0	-12,0	713,5	-12,0	1025,0	-10,0
Сантос	680,0	-10,0	701,5	-10,0	1025,0	-10,0
Северная Америка						
Хьюстон	625,0	-28,0	657,0	-25,0	940,0	-43,0
Ближний Восток						
Фуджейра	661,0	-19,0	698,0	-12,0	1065,0	-5,0
Северная Европа						
Горейт Белт	642,0	-19,0	677,0	-19,0	957,0	-25,0
Роттердам	622,5	-3,0	650,0	-3,0	907,0	-18,0
Южная Европа						
Стамбул	663,0	-17,0	684,0	-16,0	974,0	-20,0
Лиссабон	664,0	-8,0	690,0	-8,0	994,0	-5,0
Пирей	633,0	-16,0	663,0	-17,0	935,0	-21,0

По данным Bunkerindex.com

ТАРИФЫ, НАЛОГИ, СБОРЫ

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Снижены тарифы на перевозку автомобилей паромом Новороссийск—Сочи

ФГУП "Росморпорт" и ООО "Юж-Флот" на основании проведенной работы по оптимизации затрат по организации паромной переправы приняли совместное решение снизить базовую цену на перевозку стандартного грузового средства с 30 тыс. руб. до 25 тыс. руб. с учетом НДС. Эти меры направлены на улучшение функционирования и стабильности работы грузовой паромной линии Новороссийск—

Сочи, оптимизацию текущих расходов, сообщает *Logistic.ru.*

Примечание. *При превышениях стандартных размеров транспортных средств тарифы на перевозку будут снижены пропорционально, в соответствии с базовой ценой на перевозку стандартного грузового средства.*

Maersk повышает ставки на контейнерные перевозки на маршрутах Индия—Европа

Судоходная компания Maersk Line (Дания) повышает ставки на контейнерные перевозки на маршрутах из Индии в Европу, сообщает *The Journal of Commerce.* С 1.09.2011 г. ставки на данных маршрутах повышаются на $200 за TEU и на $400 за FEU.

Справка. *Maersk в июле т.г. уже повышала ставки на $250 за TEU на индийско-европейских сервисах.*

Линии вводят надбавки

Линия Zim с 15.08.2011 г. вводит надбавку пикового сезона (PSS) на сервисах Азия—Северная Европа и Азия—Западное Средиземноморье. Размер надбавки составит $150/TEU, сообщает *Seanews.ru.*

Также о повышении фрахтовых ставок из всех итальянских портов и портов Балканского региона назначением на порты Восточного Средиземноморья, Израиля и Черного моря объявила MSC.

General Rate Increase (GRI) с 1.09.2011 г. составит:

— для стран ЕС — EUR50 за контейнер;

— для остальных стран — $50 за контейнер.

CMA CGM повышает ставки на сервисе между Индией и Европой

Французская судоходная компания CMA CGM с 14.08.2011 г. повышает ставки на своем сервисе Epic между Индией и Европой, сообщает *Journal of Commerce*.

Повышение ставок распространяется на транспортировку грузов в западном направлении и составит $200 за 20-футовый и $400 за 40-футовый контейнер.

Ротация сервиса Epic: Саутгемптон—Роттердам—Гамбург—Антверпен—Гавр—Пирей—Хор-Факкан—Джебел Али—Порт-Касим—Нава Шева (Джавахарлал Неру)—Мундра—Джидда—Мальта—Танжер—Саутгемптон.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Об изменении тарифов на перевозку сжиженных газов, нефтепродуктов и черных металлов по БЖД

В соответствии с решением Комиссии по тарифным вопросам Белорусской железной дороги в период 27.07—31.12.2011 г. в целях поддержания конкурентоспособных условий и привлечения дополнительных объемов перевозок установлены:

— дополнительный коэффициент 0,65 на ввоз газов сжиженного (ГНГ 2711) из Республики Казахстан на ст. Лыщицы;

— дополнительный коэффициент 0,4 к тарифам, рассчитываемым по ставкам и положениям ТП СНГ, на транзитные перевозки газов сжиженных (ГНГ 2711, 2705, 29011) со ст. Тобольск, Лимбей Свердловской ж/д, Новокубышевская Куйбышевской ж/д, Каргала Южно-Уральской ж/д, Павлодар-Порт КЗХ по маршруту Осиновка (эксп.)—Гудогай (эксп.). При этом ранее установленные Комиссией дополнительные коэффициенты 0,35 и 0,45 на перевозки газов сжиженных (ГНГ 2711, 2705) со ст. Лимбей, Тобольск Свердловской ж/д, ст. Каргала Южно-Уральской ж/д, ст. Павлодар-Порт Казахской ж/д по маршруту Осиновка (эксп.)—Гудогай (эксп.), с 27.07.2011 г. не применяются;

— дополнительный коэффициент 0,32 на экспортные перевозки по маршруту Полоцк—Бигосово (эксп.) нефтепродуктов (материалы смазочные ГНГ 34031910, ЕТСНГ 213479), следующих со ст. Новополоцк в порты Латвии с переадресовкой по ст. Полоцк;

— фиксированная тарифная ставка в размере $12/т на перевозку в собственных вагонах-цистернах удобрений азотных жидких (ГНГ 310280) со ст. Северная, Маклец Московской ж/д по маршруту Осиновка (эксп.)—Гудогай (эксп.);

— фиксированные тарифные ставки на перевозку повагонными отправками черных металлов (ГНГ 72045, 7205-7301) со станций Юго-Восточной ж/д по маршруту Осиновка (эксп.)—Гудогай (эксп.) в направлении портов Калининградской области в размерах: $14/т — в собственном подвижном составе; $17,5/т — в вагонах железных дорог.

Также учитывая изменение коэффициента пересчета швейцарских франков в доллары США, с 1.09.2011 г. изменен уровень тарифных ставок и коэффициентов на транзитные перевозки грузов повагонными отправками Тарифных условий БЖД на перевозки грузов, исчисляемые по Тарифной политике СНГ на 2011 фрахтовый год.

Письмо БЖД от 25.07.2011 г. № 21-07-02/10426

О тарифах на перевозку эфира метилтребутилового по маршруту Унгень—Вэлчинец

В соответствии с решением Тарифной Комиссии ГП "Железная дорога Молдовы", для привлечения дополнительных объемов перевозок грузов транзитом по ж/д, начиная с 20.07.2011 г. установлена тарифная ставка $11,40/т (без учета доп. сб.) на перевозку эфира метилтребутилового (ГНГ 29091900), следующего по маршруту Унгень—Вэлчинец, сообщает *Полюс 2012.*

ТАМОЖНЯ

Таможенные службы Украины и Венгрии обсудили вопросы сотрудничества

Председатель ГТСУ И. Калетник посетил с рабочим визитом Будапешт и встретился с вице-президентом Национальной налоговой и таможенной администрации Венгерской республики Миха Арнольдом. В ходе встречи были достигнуты договоренности о введении "Системы раннего предупреждения о возникновении чрезвычайных ситуаций". Это должно воспрепятствовать возникновению очередей на границе. В частности, предусматривается взаимное информирование, если время ожидания транспортного средства (ТС) в очереди на оформление составляет:

— более 2 часов на пассажирском участке;

— более 6 часов на грузовом участке.

В случае возникновения очереди руководители таможенных постов должны принимать комплекс исчерпывающих мер для оперативного их устранения.

Стороны также рассмотрели возможность внедрения предварительного обмена информацией с тем, чтобы таможенники обеих стран имели данные по весовым и количественным характеристикам ТС еще до его прибытия в пункт пропуска. Это позволит эффективнее бороться с нарушениями таможенных правил и контрабандой, в т.ч. табачных изделий.

Примечание. *В настоящее время вопрос роста контрабанды табачных изделий в ЕС остается одним из самых острых для таможенных служб Украины и Венгрии.*

В ходе встречи стороны договорились проводить совместные мероприятия, направленные на выявление как самих фактов незаконного перемещения табачных изделий, так и непосредственно причастных к этому лиц.

Еще один важный аспект взаимодействия — подготовка к проведению Евро-2012 и создание всех условий для комфортного и быстрого пересечения границы организаторами, участниками и болельщиками Чемпионата.

Венгерская сторона заинтересовалась опытом совместного контроля по принципу "единой остановки", который успешно внедряется украинскими таможенниками совместно с польскими и молдавскими коллегами. Это означает, что таможенники обеих стран находятся в пункте пропуска по одну сторону общей границы, и гражданам не приходится проходить таможенный контроль дважды.

Автодорожный пункт пропуска Мядининкай—Каменный Лог будет временно закрыт

С 16.08.2011 г. (с 7:00) до 23.08.2011 г. (до 7:00) на автодорожном пункте пропуска Мядининкай—Каменный Лог (участок белорусско-литовской границы) литовской стороной будут проводиться работы по укладке автодорожного покрытия и его маркировке, завершающие плановую реконструкцию территории пункта пропуска. В этот период погранпереход будет временно закрыт. В связи с этим рекомендуется планировать маршруты следования через другие пункты пропуска на белорусско-литовской границе: Лаворишкес—Котловка, Шальчининкяй—Бенякони, Райгардас—Привалка.

Примечание. *Как показывает практика, снижение пропускной способности на литовско-белорусском участке границы может послужить причиной нарушения ритмичности пропуска литовской стороной транспортных средств через госграницу, в т.ч. на калининградском участке, сообщает* VCH.RU.

Ввоз в Россию подконтрольных товаров допускается при наличии соответствующих документов

Таможенные органы РФ доводят до сведения участников ВЭД, что ввоз подконтрольных товаров, включенных в раздел II Единого перечня, утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 28.05.2010 г. № 299 "О применении санитарных мер в Таможенном союзе", на единую таможенную территорию Таможенного союза осуществляется при наличии документа, подтверждающего безопасность этих товаров в части их соответствия санитарно-эпидемиологическим и гигиеническим требованиям, выданного по результатам лабораторных исследований (испытаний), проведенных в лабораториях уполномоченных органов, аккредитованных (аттестованных) в национальных системах аккредитации (аттестации) государств-членов Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС и внесенных в Единый реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза.

Подтверждением наличия указанного документа являются:

а) оригинал документа, подтверждающего безопасность подконтрольных товаров в части их соответствия санитарно-эпидемиологическим и гигиеническим требованиям, или его копия, заверенная выдавшим документ органом или получателем указанного документа;

б) выписка из Реестра свидетельств о государственной регистрации на товары, подлежащие санитарно-эпидемиологическому надзору (контролю) на таможенной границе и таможенной территории Таможенного союза;

в) документы, указанные в пунктах "а" и "б", в электронной форме, заверенные электронной цифровой подписью, или сведения из электронной базы данных Реестра на официальном сайте Таможенного союза в сети Интернет.

Порядок ввоза подконтрольных товаров, включенных в раздел II Единого перечня, осуществляется согласно Правилам осуществления санитарно-карантинного контроля в пунктах пропуска через госграницу РФ (п.11), утвержденным постановлением правительства РФ от 29.06.2011 г. № 500.

Порты Украины и других стран ОЧЭС: перспективы развития

В условиях глобализации мировой экономики объем товарооборота между странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Европы, а также между странами-членами Организации черноморского экономического сотрудничества и других регионов мира неуклонно увеличивается. К примеру, до начала нынешнего финансово-экономического кризиса в мире товарооборот между Европой и Азией ежегодно возрастал на 25—30%. Реорганизация экономики черноморских стран и развитие внешней торговли дали мощный толчок формированию и развитию региональной Черноморской транспортной сети. После некоторого периода застоя в 90-х годах прошлого века, региональные перевозки начали весьма быстро развиваться, а переоценка ценностей и выработка новых приоритетов в торговле и транспорте черноморских стран, как морских, так и сухопутных перевозок в странах Черноморского региона возросли достаточно масштабно. Так, общий грузооборот портов Болгарии, Грузии, России, Румынии и Украины за 10 лет до начала кризиса увеличился в 2 раза, в т.ч. в российских портах — на 94%, украинских — на 76%, в портах Румынии — на 74%.

Естественно, продолжающийся финансово-экономический кризис и дальше будет влиять на объем торговли и, соответственно, на объем перевозок. Все же, учитывая, что кризис — явление временное, сейчас весьма важно выработать и осуществить те мероприятия, которые необходимы для продолжения успешной интеграции транспортной системы Черноморского региона и, в первую очередь, морского транспорта в глобальную мировую транспортную сеть, предпринять все необходимые меры для обеспечения интересов наших стран и одновременно содействовать максимальному и скорейшему развитию трансчерноморских и межконтинентальных перевозок, поскольку это представляет общий интерес.

С учетом задач, которые стоят перед морскими коммуникациями региона, определенных интересами стран Черноморского экономического сотрудничества, решениями и транспортной политикой ЕС и рекомендациями Экономической Комиссии ООН для Европы, главными проблемами в вопросах эффективного функционирования и дальнейшего развития региональных морских коммуникаций являются:

— обеспечение безопасного и в то же время эффективного осуществления судоходства в проливе Босфор в объеме и с интенсивностью, которые удовлетворяют потребности черноморских стран, включая транзит через Черное море грузов для Каспийского региона;

— обеспечение безопасных условий судоходства в Керченском проливе, создание соответствующей системы управления судоходством и ликвидация опасных моментов при выполнении грузовых работ на этом участке, которые и далее могут привести к аварийным ситуациям;

— восстановление и надлежащее обеспечение в дальнейшем нормальных условий судоходства в устье Дуная и на выходе из Дуная в Черное море.

Пролив Босфор является важнейшей морской связью стран Черноморского региона с мировыми океанами и континентами. От его эффективного использования зависит экономика и само существование государств и народов Черноморского региона. Одновременно реальность состоит в том, что вокруг пролива вырос многомиллионный город, и пролив является его частью.

Естественно, проблема использования пролива, как в интересах Стамбула, так и в соответствии с нуждами и потребностями всех стран Черноморского региона, требует сбалансированного и всесторонне обдуманного комплексного решения. Эта проблема по-настоящему должна стать предметом внимания не только с турецкой стороны. Существующая ситуация, когда многие десятки судов длительное время простаивают в ожидании разрешения на проход через пролив, не может считаться нормальной. Возможно, есть смысл несколько дифференцировать условия судоходства, ввести первостепенное право для флота, работающего по расписанию. Представляется целесообразным рассмотреть вопрос предоставления права первоочередного прохождения через пролив интермодальному флоту (контейнеровозам, паромам) и пассажирским судам. С учетом всех правовых, экономических и других аспектов этой проблемы есть смысл рассмотреть ее на международном уровне.

Проблема восстановления надежного выхода из устья Дуная в Черное море на территории Украины в настоящее время последовательно решается с участием соответствующих международных организаций. Необходимо подчеркнуть, что речь идет именно о восстановлении судоходства в этой зоне с усовершенствованием и новым обустройством судоходного пути, который был в значительной степени утрачен в результате военных действий на территории Югославии при разрушении мостов и т.д.

Важнейшую роль в структуре морского транспорта Черноморского региона играют порты. Именно они являются воротами для экспортно-импортных товаропотоков стран Черноморского региона.

На черноморском и азовском побережьях действует более 32 портов, в том числе: 17 украинских, 5 российских, по 2 болгарских, грузинских, румынских и около 10 турецких. Их работу дополняют около десятка речных украинских, румынских и болгарских портов, принимающих участие в обработке судов типа река-море.

Крупнейшим портами черноморского региона являются Новороссийск, Констанца, "Южный", Мариуполь, Ильичевск.

Новороссийский порт является главными морскими воротами России на черноморском побережье. Основу его грузооборота составляют нефтеналивные грузы.

Порт Констанца — крупнейший порт Румынии, имеет весьма важное значение для центральноевропейских стран, поскольку стал крупнейшей перевалочной базой по перегрузке грузов с морских судов на речные и в обратном направлении, обслуживая тем самым в достаточно большом объеме торговые связи придунайских регионов Европы. Пожалуй, можно сказать, что именно с этим связано в значительной степени и его будущее.

Исключительно важное значение для обслуживания экспортно-импортных и транзитных грузопотоков Украины имеют три порта так называемой "Большой Одессы" (Ильичевск, Одесса, "Южный"). Их общий грузооборот перед нынешним кризисом превысил 75 млн т. В целом, если 17 украинских морских портов обеспечивают перевалку более 40% грузов, проходящих через Черноморский регион, то 3 порта "Большой Одессы" осуществляют перевалку половины грузооборота портов Украины. Этот комплекс представляет собой главные ворота Украины, но их значение этим не исчерпывается. Исторически и в настоящее время этот комплекс играет весьма важную роль для обслуживания российских грузопотоков, а в ближайшей перспективе, несомненно, его значение в вопросе создания формирующегося транспортного коридора Балтика—Черное море, который должен связать порты Европейского Союза: Гданьск, Гдыню, Клайпеду, Ригу и Таллинн на Балтике с тремя портами "Большой Одессы" на Черном море увеличится. Начатые и достаточно настойчиво, хотя и медленно развивающиеся контейнерные и контрейлерные перевозки по этому коридору, несомненно, представляют большой экономический интерес как для стран ОЧЭС, так и для стран Балтийского региона.

На побережье Азовского моря важнейшее значение имеет Мариупольский порт, поскольку он является основными воротами для внешней торговли относительно высокоразвитого индустриального региона — Донбасса. Учитывая малые глубины и сложности навигации в Азовском море и зимний период, Мариуполь может обеспечивать потребности внешней торговли Донбасса, а также обслуживание определенных российских грузопотоков только в комплексе с терминалами крымских портов, а также портов Одесского региона, Николаева и Херсона.

Основные болгарские порты Варна и Бургас, в основном обслуживающие экспортно-импортные грузопотоки Болгарии, в будущем будут играть, несомненно, более значительную роль. В связи с тем, что к основным магистралям транспортного коридора Европа—Кавказ—Азия, которые раннее проходили только через Босфор и украинские порты Ильичевск и Одесса, в последнее время в результате реального развития перевозок и решения межправительственной комиссии TRACECA добавились и используются также пути через болгарские порты Варна и Бургас, их значение, несомненно, возрастает.

Политические и экономические изменения в странах Черноморского региона, произошедшие в 90-х годах предыдущего столетия, решительно повысили роль и значение грузинских портов Поти и Батуми. Они стали практически основными воротами не только для внешней торговли кавказских стран (Грузии, Армении и Азербайджана), но и приняли на себя также функции по обслуживанию внешней торговли стран Центральной Азии. Параллельно серьезно возросло значение азербайджанского порта Баку как основного перевалочного пункта на Каспийском море для достаточно напряженно функционирующего маршрута, соединяющего Черное и Каспийское моря. В связи с этим грузооборот грузинских портов, особенно Поти, весьма быстро возрастал и в настоящее время более чем вдвое превысил объем грузопереработки, достигнутый за последние 10-летия прошлого века.

В последние 2 десятилетия серьезно повысилась роль и возросли темпы развития портов Турции, расположенных на побережье Черного и Мраморного морей. Это связано с настойчивым и неуклонным развитием внешней торговли между странами Ближнего Востока и Центральной Азии и европейскими странами, входящими и не входящими в Европейский Союз. В связи с этим, определенное развитие получили турецкие порты Искендерун, Самсун, Трабзон и терминалы Мар-порт и Кум-порт, расположенные на Мраморном море вблизи Стамбула.

В целом, надо сказать, что порты Черного и Азовского морей за последние 2 десятилетия не только справились с перевалкой развивающихся грузопотоков, но и обеспечили серьезное наращивание своих мощностей, строительство новых, реконструкцию действующих терминалов и, в определенной мере, совершенствование технологий и техники перегрузочных работ. И все же, характеризуя сегодняшнюю ситуацию, нужно отметить, что имеющихся на сегодняшний день портовых мощностей практически всех черноморских стран, кроме Украины, недостаточно для надлежащего обслуживания растущих грузопотоков. В Болгарии, Румынии, России, Грузии и в определенной мере Турции ощущается дефицит портовых перегрузочных мощностей, как общих, так и для обслуживания наиболее перспективных грузопотоков. Несколько в ином положении находится Украина, суммарные перевалочные мощности морских портов которой превышают существующий объем перегрузочных работ и имеется определенный резерв. Это и неудивительно, ведь порты Украины строились для обслуживания не только украинских, но и российских грузопотоков. Однако большинство ключевых портов Украины в неменьшей степени, чем порты других стран, нуждаются в реконструкции и развитии. Это связано с тем, что украинские порты имеют излишек перевалочных мощностей по тем грузопотокам, которых уже совсем нет, или они значительно уменьшились за последние годы. Например, перевалка не-

контейнеризированных товарно-штучных грузов (в мешках, бочках, ящиках и т.д.). В том виде, в котором они ранее предъявлялись к перевозке, в портах этих грузов уже практически нет. Все они перевозятся в контейнерах и по-другому уже не будет. Как следствие без загрузки остались терминалы с пригранич-ными крытыми складами, соответствующим достаточно многочисленным персоналом и перегрузочной техникой. В то же время Украина испытывает дефицит перегрузочных мощностей для контейнеров, обработки автопаромов и других судов типа ро-ро, перевалки ряда навалочных грузов, в том числе зерна, руды, угля и т.д. Кроме того, глубины в ключевых портах, кроме "Южного", уже не соответствует потребностям приема крупнотоннажного флота.

С точки зрения степени развития производственных мощностей и соответствующей потребности перевозок главной проблемой портов Черноморского региона в своем большинстве являются необходимость наращивания пропускной способности контейнерных терминалов, комплексов по обработке грузов ро-ро, создание высокоэффективных терминалов для навалочных грузов, обеспечивающих на необходимом уровне защиту окружающей среды и охрану здоровья людей. Эта проблема в большинстве случаев находится в центре внимания портовых и терминальных властей, а также государственных органов, ответственных за транспортную отрасль и, прежде всего, за морской транспорт. Для решения задачи привлекаются, как правило, не столько государственные средства, сколько частные инвестиции, долгосрочные льготные кредиты и т.д.

Однако проблемой остается квалифицированное изучение и энергичное освоение новейших мировых достижений науки и техники в области портовых перегрузочных работ. Пожалуй, в этом вопросе следует отметить настоятельную потребность для руководящего и инженерного персонала портов более предметного и целенаправленного изучения лучших достижений в этой сфере как в Европе, так и в Северной Америке, а также наиболее развитых Азиатских странах.

Главными проблемами, ограничивающими возможности портов региона и существенно снижающими эффективность их деятельности, продолжают оставаться две:

— недостаточное развитие сухопутных транспортных подъездов к портовым терминалам со стороны основных железнодорожных и, в еще большей степени, автомобильных магистралей, которые представляют собой основные международные и государственные коммуникации. 10 лет назад эта проблема привлекла серьезное внимание функционирующего тогда руководящего комитета ЕС BlackSeaPetra. Кое-что для разрешения проблемы уже сделано, в том числе по усовершенствованию и развитию автомобильных и железнодорожных подходов к ключевому российскому порту на Черном море — Новороссийску, строительству автомобильной эстакады для въезда в Одесский порт, строительству двух дополнительных въездов со стороны обслуживающих железнодорожных станций к терминалам Ильичевского порта, развитию подъездов к грузинскому порту Батуми, болгарским портом Варна и Бургас, а также к ряду турецких портов. Весьма важную роль для развития региональной транспортной сети сыграло строительство и ввод в эксплуатацию автомагистрали Киев—Одесса в Украине. И все же, проблема в целом осталась нерешенной. Строительство новых терминалов и рост перевозок ее дополнительно обострили. При этом необходимо подчеркнуть, что нерешенность этой проблемы даже в одном достаточно большом порту региона, являющиеся портом-корреспондентом для терминалов других стран, становится проблемой всего Черноморского региона. Необходимо отметить, что в этом вопросе отрицательно сказывается некоторая разобщенность участников решения задачи: центральных органов управления транспортной отраслью, местных органов власти, администрации портов и операторов терминалов. Представляется целесообразным в определенной мере взять этот вопрос под контроль парламентов стран ОЧЭС и содействовать его скорейшему решению, особенно на подходах к крупным ключевым портам региона, которые являются базовыми портами для обслуживания интермодальных перевозок.

Важнейшей проблемой для развития транспорта в Черноморском регионе является переключение грузопотоков между черноморскими и балтийскими странами на сухопутные железнодорожные пути. Особое значение это имеет для интермодальных перевозок, то есть контейнерных, авто-паромных и железнодорожно-паромных. Требующиеся для этого терминальные мощности уже созданы в основных черноморских портах Ильичевск, Керчь, Поти, Батуми, Варна, Констанца, Деринже. Первые скоростные маршрутные поезда уже эксплуатируются в течение нескольких лет, например, "Викинг" (Ильичевск (Украина)—Клайпеда (Литва)). Налаживаются перевозки и на линиях Ильичевск—Рига (Латвия), Ильичевск—Таллинн (Эстония). Ассоциация портов Черного и Азовского морей BASPA принимает последовательные меры для содействия этому процессу. Эта проблема рассматривалась и получила общую поддержку на отчетно-выборной конференции BASPA в Поти/Кобулетти (Грузия) в феврале 2011 г. Транспортные ведомства заинтересованных стран (Грузии, Украины, Литвы, Латвии, Эстонии и др.) на специальном совещании в Киеве 15—16.03.2011 г. приняли решение всемерно содействовать развитию этих перевозок.

Имеющийся опыт и детальные расчеты показывают, что создание транспортного коридора Балтика—Черное море, опирающегося на работающие по расписанию контейнерные и контрейлерные железнодорожные поезда, позволит серьезно сократить сроки доставки грузов от отправителей к получателям, снизить стоимость перевозок и несколько разрядить навигационную обстановку в проливе Босфор.

Скворцов Г.П.,
первый вице-президент
Международной Ассоциации портов Черного и Азовского морей,
президент Ассоциации портов Украины "УКРПОРТ", выступление
на X международной конференции
"Черноморский регион: комплекс
транспортных коммуникаций
между Европой, Азией и другими континентами"

Рынок расставляет акценты в "Южном"

В памяти еще неоправдавшиеся надежды времен самодостаточности, когда МТП "Южный" неспешно и посильно развивал портовые мощности за счет собственных финансовых ресурсов. А по-другому в тех условиях и не представлялось возможным. Инициатором и душой возведения причалов в непростое переломное время, как известно, был бессменный начальник Владимир Иванов.

— Грузоотправители Кузбасса готовы хоть сейчас увеличить поставку угля через терминал "Южного" в два, а то и в три раза, — говорили в то время бурных ожиданий южненские кормчие.

Перспективы окрыляли. Именно в период рыночного романтизма появился рыхлитель для смерзшегося в монолит мокрого российского угля. Замахивались было на строительство второго транспортера и тепляка. Но рынок не прощает проволочек, и в силу причудливого переплетения обстоятельств, политических, экономических, административных и других, сибирский уголь в значительной мере ушел. Транзит, логично ставший экспортом при проворно реализованных амбициях соседей, грузовладельцы угля переориентировали. Надо полагать, навсегда, в том числе и в развивающийся сначала в унисон, а потом наперекор "Южному", задуманный тоже в советскую бытность систер-порт Восточный.

Список горьких нереализованных в зачатии проектов предприятий с разной формой собственности, привязанных к привлекательному Большому Аджалыкскому лиману, можно развивать. Так, занозой является до сих пор нефтяной терминал с судорожными реверсами и аверсами, и красавец контейнерный терминал "ТИСа", оснащенный самыми большими в Черноморско-Азовском бассейне перегружателями(!) и перепрофилированный в силу безжалостных обстоятельств в насыпной.

На фоне пережитых неудач и упущений, которые в рыночных условиях, надо полагать, неизбежны, МТП "Южный" в последний год демонстрирует рывок.

За шесть месяцев т.г. через причалы МТП "Южный" перевалено 11 млн 492 тыс. т грузов, что на 14,6% больше плана. Прирост же по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил 49,9%.

Побит собственный рекорд докризисного 2008 г., который составил 11 млн 149,6 тыс. т. Залог успеха — завидная подвижность и расторопность по привлечению новых неожиданных грузопотоков.

На брифинге, посвященном итогам года вступления в должность, начальник порта Александр Лагоша сказал:

— Год был насыщен событиями, коллективу удалось выполнить и перевыполнить поставленные задачи, удержать лидерство по отрасли.

Начав работу со второго провального полугодия 2010 г., столкнулись с серьезным падением грузооборота. Первые месяцы, начиная с июля 2010 г., вплотную занимались вопросами привлечения грузов. За второе полугодие удалось ликвидировать отставание. Были проведены очень сложные переговоры с российскими грузовладельцами и в результате с августа 2010 г. удалось заключить контракты на перевалку российского железорудного сырья и, таким образом, выйти к концу года на плановые показатели грузооборота.

Достигнутые успехи позволили увеличить заработную плату, которая, по итогам 2010 г., стала самой высокой по отрасли.

В мае достигнут абсолютный рекорд месячной переработки грузов через причалы порта — 2,257 млн т. Планка предыдущего рекорда, от марта 2006 г., была поднята сразу на 9%. Одновременно поставлен рекорд по перевалке силами самого порта — 1,615 млн т. Прежнее достижение, датированное апрелем 2009 г., превышено на 3%. В том же месяце поставлен абсолютный рекорд по переработке сыпучих грузов. Через специализированный погрузочно-разгрузочный район № 2 прошло 1,434 млн т. Прежний рекорд в 1,321 млн т был достигнут на предкризисном пике в апреле 2008 г. По итогам 2010 г. предприятие стало победителем национального бизнес-рейтинга "ГП-2010".

Надолго ли новые рекорды? План по грузообороту на текущий год обозначен цифрой в 20 млн т. За 1 полугодие перевыполнение планового задания составило 15%, в активе уже 1,5 млн т сверхплановой загрузки, то есть завидная динамика обнадеживает. Поэтому есть веские основания надеяться, что план будет успешно выполнен и перевыполнен.

Из других веховых и сопутствующих событий начальник порта отмечает привлечение крупнотоннажного флота с догрузкой балкеров на внешнем рейде с помощью барж и плавкранов. Такая масштабная пауза стала принципиальным, революционным событием для порта. Порт, вложив средства в аренду барж,

предоставил грузовладельцам условия и услуги, которые выглядят для них особо привлекательно, бизнес преодолел границы.

Знаменательным, если не знаковым, переходным к новому качеству бизнеса событием стало приобретение двух буксиров-кантовщиков усиленного ледокольного класса. Суда спущены с верфей компании Damen Shipyards в румынском Галаце. Мощность буксиров позволит производить проводку в непростой розе ветров "Южного", где господствуют норд-осты. Сегодня эти суда полностью покрывают потребности не только самого порта, но и иных операторов, работающих в акватории порта "Южный".

Доля же операторов в акватории весьма весома: за 1 полугодие суммарный грузооборот всех операторов здесь составил почти 19 млн т.

В руководстве порта понимают, что предприятие уверенно вышло на полную мощность, и потому, чтобы не сбавить темп, необходимо серьезно форсировать программу развития. Для этого в обозримом будущем (2—3 года) внимание фокусируют на жизненно важных проектах, причем в комплексе, иначе успеха не достигнуть.

Приоритетный из них, безусловно, создание глубоководной операционной акватории. Глубины в порту и у причалов №№ 5, 6 планируют увеличить до 21 м. Для справки: объявленные глубины в отдельных ковшах акватории порта Констанца — 19 м. На мой вопрос "Позволит ли углубиться конструкция причалов, изначально не рассчитанных на такие впечатляющие глубины?", А. Лагоша ответил, что "потребуется незначительная реконструкция".

Реконструкция позволит забыть о рейдовой, зависящей напрямую от погоды, перевалке и перейти к полной загрузке у причалов балкеров типа "кейпсайз".

— Обработка супербалкеров предоставит порту завидное конкурентное преимущество и обеспечит особо благоприятные условия для грузовладельцев, заинтересованных в транспортировке крупных партий грузов — прежде всего, железорудного сырья, являющегося специализацией порта, — сказал А. Лагоша.

Проект разрабатывают гидротехники профильного института "ЧерноморНИИпроект", досконально десятилетиями знакомые с особенностями акватории. В "Южном" отдают должное тому, что для реализации потребуется 2 года упорной работы — в Большом Аджалыкском лимане меатические глины.

Окончательные объемы работ определит разработчик. На следующем этапе проект рассмотрит госэкспертиза, и будет выдан комплекс разрешительных документов. Зигзаги рынка все-таки возвращают нас к прологу, теме угля, с которой начиналась публикация. Но уголь, который собираются привлечь в Аджалык, другого происхождения и назначения. Речь идет об импортных коксующихся углях, остро необходимых для внутреннего украинского рынка металлургии. Ввиду того, что производство отечественного кокса в Украине устойчиво сокращается, потребность в нем растет, и по этой причине новый проект выглядит дальновидно. Порт намерен реконструировать действующие причалы №№ 8—9 и перепрофилировать их под кокс. Кстати, в РФ тоже испытывают дефицит кокса, и потому, не исключено, что часть импорта трансформируется в транзит.

Причальная линия будет продолжать развиваться и на северо-восток, который на картах пока пробелом. После завершения строительства коксового терминала порт намерен увеличить причальный фронт строительством с нуля новых причалов № 12 и № 12а. На них будет производиться перевалка ЖРК и высокотарифных генеральных грузов, которых, увы, пока не густо.

— Широкая специализация и расширенная номенклатура грузов позволит гибко реагировать на конъюнктуру рынка, — говорит начальник порта.

И, главное, позволит выжить при неожиданном изменении и наполнении грузовых векторов, которые в последние годы особенно капризны и непредсказуемы.

Некоторые проекты инициируют и партнеры порта. Работающая в акватории частная компания "Дельта-Вилмар" в настоящее время ударными темпами строит вторую очередь завода по производству растительного масла, выгодного экспортного продукта. Для экспорта масла потребуется причал. Порт идет навстречу "Дельта-Вилмар".

Все упомянутые проекты планируют реализовать в течение ближайших 3-х лет. Реально ли такое ускорение? Схемы финансирования базируются с учетом трех определяющих критериев, во-первых, необходимо, чтобы инвесторы подтвердили свою финансовую состоятельность, причем уже на старте проектов, во-вторых, обязательно привели с собой грузовые потоки, что, пожалуй, даже важнее, и, в-третьих, инвестор должен владеть правильно оформленным не спорным прибрежным участком под строительство перегрузочных комплексов.

— Закладывать глубоководный причал, не имея гарантий его загрузки, непозволительная роскошь, — говорит А. Лагоша.

На сегодняшний день все проекты находятся в стадии проработки. Все они достаточно фондоемкие, и потому необходимо с особой тщательностью прочувствовать все детали и принять ответственные решения.

— Именно поэтому мы ожидаем принятия "Закона о портах", который, в том числе, должен регламентировать взаимоотношения государственного порта с инвестором, — отметил А. Лагоша. — Этот закон проясним вопросы договорных взаимоотношений с инвесторами, базовые аспекты взаимовыгодного сотрудничества.

Как сейчас выглядит альянс государственного и частного партнерства в акватории Аджалыка?

МТП "Южный" в первом полугодии увеличил грузооборот на 39%, компания же "Трансинвестсервис" — крупнейший частный оператор Украины, увеличила грузооборот на 33%. То есть наращивают темпы почти "ноздря в ноздрю", не мешая друг другу и не обижаясь. Это говорит о том, что взаимоотношения госпорта и частного оператора, работающих бок о бок, могут успешно и плодотворно развиваться.

Прорезался ли интерес у частных операторов к масштабному проекту дноуглубления причалов №№ 5, 6? Ведь некоторые приватные предприятии находятся севернее в вершине лимана, и логично предположить, что со временем они могли бы решиться на эстафету углубления до 21 м и соучастие в проекте. Чтобы не лишиться козыря, который сам идет в руки.

— Пока заявок от соседей по акватории не поступало, — сказал А. Лагоша. — Однако, не исключено, что в будущем предложения озвучат, и к проекту присоединятся новые участники и компаньоны.

Для гармоничного стабильного развития всех без исключения предприятий, тяготеющих к акватории, так или иначе необходимо увеличение пропускной способности 36-километровой ветки железной дороги Береговая—Черноморская. Больная тема, так или иначе, с паузами на повестке дня уже лет 15. Альянс госпорта с Одесской железной дорогой тоже плодотворен, найдены технические решения, и порт плотно сотрудничает с железнодорожниками.

Под сегодняшние объемы нет проблем с пропуском ни по припортовой станции Береговая, ни на участке Черноморская—Береговая. Однако под дальнейшее развитие грузовой базы, безусловно, потребуется адекватное развитие и железнодорожной инфраструктуры. Переговоры с руководством Одесской железной дорогой проводились неоднократно.

— Когда будет ясность с перспективной загрузкой, конкретными объемами и номенклатурой, с реализацией проектов развития порта, железнодорожники параллельно и в тесном взаимодействии с нами будут решать проблемы увеличения пропускной способности, — отметил А. Лагоша.

На этом фоне чрезвычайно благоприятным выглядит увеличение импортной перевалки, скажем, тот же кокс или любая другая номенклатура груза могут прийти нежданно-негаданно — это рынок, реагирующий на спрос. Импорт же, считает А. Лагоша, не создает дополнительной нагрузки на припортовую железнодорожную инфраструктуру. Вагоны, прибывающие наполненными, будут загружаться в обратном направлении за счет поступающего импорта. Таким образом, будет сбалансирован пропуск встречных грузов.

Своевременную реализацию планов, разумеется, могут нарушить и в том числе процедурная сложность, и бюрократические рогатки при согласовании. Таких примеров, к сожалению, хватает, достаточно вспомнить, что проект намыва территории у Карантинного мола в Одесском порту сознательно тормозился свыше 7 лет.

Тем не менее, А. Лагоша не без оснований рассчитывает на преодоление рогаток. Основания для оптимизма есть. За три месяца второго квартала порт перевалил 6 млн 213,6 тыс. т грузов, что на 21,2% больше, чем предусмотрено планом, и на 75,5% больше, чем за аналогичный период 2010 г. По сравнению с июнем 2008 г. во втором квартале переработано на 264 тыс. т больше.

Всего с начала 2011 г. у причалов МТП "Южный" было обработано 446 судов и на комплексе вагоноопрокидывателя — 93 тыс. 361 вагон.

22.06.2011 г. КМУ принял распоряжение № 591-р об открытии пункта контроля "Визирка" через госграницу для международного морского сообщения. В соответствии с постановлением правительства от 17.11.2011 г. № 1057 "Об утверждении перечня пунктов пропуска госграницы, через которые осуществляются перемещение товаров военного назначения и ядерных материалов".

Таким образом, правительство тоже расставило акценты на "Южном".

Владимир Каткевич

Сергей Игнатенко: "Мы уникальны логистическим потенциалом"

Херсонский морской торговый порт (ХМТП), один из ведущих в группе т.н. "вторых" портов Украины, идущих вслед за лидерами отрасли по грузообороту и мощности перевалки, находится в эпицентре формирования принципиально новой украинской логистики — внутреннего трансшипмента (перевозка морских грузов по водной системе Днепра). Становление предприятия как одного из ключевых, в масштабах Украины, центров дистрибуции водных грузов (в т.ч. контейнерных) и при этом как узлового по перевалке на экспорт украинского зерна — пример, подтверждающий высокий потенциал Днепро-Бугского морского региона Украины, где дислоцировано предприятие. О программе развития порта, основных задачах, стоящих перед ним, а также о специфике и перспективах Днепро-Бугского портового узла в целом рассказал начальник ХМТП Сергей Игнатенко.

— Сергей Вячеславович, как известно, Херсонский МТП является одним из лидеров портово-перевалочного региона, образуемого профильными предприятиями двух областей — Николаевской и Херсонской. Что можно отнести к специфике этого морского региона Украины, и каково место в нем порта?

— Наш регион является одним из узловых на карте перевалки Украины, наряду с такими, как Одесский (где сосредоточены крупнейшие порты Украины), Азовский или регион Украинского Дуная. В отличие от прочих, он тяготеет к внутренним водным путям Украины (через системы рек Днепр, Южный Буг), а также к крупнейшим украинским промышленным центрам, таким как Запорожье, Днепропетровск, Кривой Рог. Кроме того, регион имеет выходы на Черное и Азовское моря, является транзитным для сообщения на Россию, Кавказ, Ближний Восток, Европу. Отсюда — его важнейшее значение, сегодняшнее и перспективное, в украинской логистике и международной системе перевозок грузов. Что касается нашего предприятия, его особенностью является дислокация в устье Днепра, преимуществом — возможность принимать как речные, так и морские суда. Соответственно, при наличии достаточных мощностей и развитого технического потенциала мы можем стать, подобно сегодняшним основным портам Украины, важнейшими "воротами" для грузов, проходящих через украинские акватории. При этом порт может работать со всеми видами сообщения — железнодорожным, автомобильным, морским, речным. Последнее особенно важно, поскольку все большее количество грузовладельцев Украины изъявляет желание переориентироваться на перевозки по реке.

— Каковы перспективы развития порта?

— Сегодня мы активно занимаемся перспективной схемой развития ГП "Херсонский морской торговый порт", где заложено, в качестве ключевого фактора развития порта, освоение левого берега — создание новых, современных перевалочных мощностей на базе затонов №№ 1 и 2, принадлежащих порту, где имеются готовые причальные мощности и поддерживаются гарантированные глубины 7,6 м за счет естественного (природного) дренирования русла. Для порта, зажатого городской инфраструктурой, это направление развития является ключевым и крайне актуальным. Программа предусматривает строительство целого ряда современных терминалов на левом берегу — контейнерного, крытого терминала для минудобрений, а также комплексов для лесогрузов, для угля и кокса.

— Однако порт имеет программу развития, официально утвержденную вышестоящим министерством. С чем связано нынешнее согласование документа?

— Да, программа утверждена на ведомственном уровне; теперь необходимо ее согласование с городскими и региональными властями. Акватория порта (включая затоны), а также акватории соседнего с нами Херсонского речного порта и прочих близлежащих хозяйствующих субъектов водного фонда сегодня закреплены за нашим предприятием на правах пользования. В свою очередь, порт должен получить согласие властей на использование примыкающей к затонам плавневой зоны. Надеемся, что это согласование будет завершено в текущем году.

— Порт уже имеет опыт привлечения коксующихся углей — импорта, восполнявшего предкризисный дефицит для отечественных метпредприятий. На какое направление перевалки рассчитаны будущие угольные мощности?

— Экспорт и транзит. В этом году, кстати, порт также привлек грузопоток угля, экспортного. Этот груз, не профильный для нашего порта, специализирующегося на иных насыпных грузах — зерновых, удобре-

ниях, — мы привлекли в качестве вынужденной альтернативы в условиях квотирования зерноэкспорта и падения спроса на удобрения. Сегодня зерно пошло, восстанавливается спрос на удобрения — все это, совместно с привлеченными грузами, обещает неплохую экономическую отдачу.

— Может ли Херсон превратиться в ворота для импорта коксующихся углей?

— Мы — порт относительно небольшой, сегодняшний максимум пропускной способности — на уровне 4 млн т в год. Из них, при нормальном развитии рыночной ситуации, половина и даже более — зерно. От этого груза, нашего традиционного, мы, конечно, не откажемся. Также не откажемся от второй специализации, сульфата аммония — удобрений, традиционно идущих через порт на экспорт из промышленных центров Днепропетровска, Кривого Рога. Соответственно, наш резерв для маневра с новыми грузопотоками очень ограничен. Работа в тяжелых условиях — спад, квотирование — показала, что предприятие может работать с широкой номенклатурой грузов — контейнерами, негабаритами. Однако переориентироваться на новый грузопоток очень тяжело, требуются затраты времени, усилий и средств. Поэтому мы будем максимально стремиться сохранить свой традиционный профиль. Конечно, мы охотно работали бы с металлогрузами. В докризисное время порт переваливал на экспорт черные металлы, однако со спадом производства груз ушел на соседний, более глубоководный Николаевский порт. В случае восстановления спроса порт готов вернуться к черным металлам. Что же касается дополнительных насыпных грузов — к этой номенклатуре мы будем подходить с осторожностью, исходя из соотношения объемов и финансовой отдачи.

— Как известно, Херсонский порт успешно использовал пакетирование как альтернативу сокращающимся объемам перевалки. Расскажите, пожалуйста, подробнее об этой возможности.

— Действительно, мы развиваем этот сервис. Долгое время склад пакетирования простаивал, технология была довольно дорогостоящей. Мы изменили ее в сторону удешевления, стали сами шить биг-беги, и спрос на услугу появился. Так, мы стали пакетировать в биг-беги разновидность сульфата аммония — т.н. "чистый сульфат". Пока объемы невелики, однако обещают возрасти уже в конце лета. Кроме того, пошла пакетированная мука — также новый для нас груз; пакетируются, пока в тестовом режиме, различные удобрения. В целом, пакетирование — выгодный бизнес, имеющий достаточный тарифный уровень и дающий загрузку предприятию. Кроме того, следует учесть, что навал — груз пылящий, а мы дислоцируемся в центре города.

— Намерены ли вы освоить стафиривание зерна в контейнеры?

— Схема развития порта предполагает стафировку зерна в контейнеры, это также проект левого берега.

— Расскажите, пожалуйста, о контейнерном направлении, осваиваемом портом.

— Прежде всего, проект создания контейнерных мощностей на левом берегу является ключевым для порта. Новый контейнерный терминал будет ориентирован на перевозку в сообщении река-море — по сути, это будет узел дистрибуции для контейнерных грузопотоков, предназначенных основным центрам Украины, с охватом таких городов, как Днепропетровск, Запорожье, Никополь, Кривой Рог. Более того, мы уже начали освоение работы с контейнерами на существующих универсальных мощностях. Несмотря на то, что работа шла в тестовом режиме, удалось наработать определенную клиентскую базу (так, в текущем году переработали порядка 150 контейнеров). Итогом наших усилий стало привлечение линейного сервиса из Турции на Херсон. Ожидаем, что старт сервиса состоится уже в конце июня. По нашим прогнозам, объем перевозок будет на уровне 0,4 тыс. TEU в месяц, с возможностью увеличения до 0,6 тыс. уже в следующем месяце. Подчеркиваю, этот грузопоток пойдет через мощности, которыми сегодня располагает порт, поэтому названный объем — наш максимум на сегодня.

— Это будут судозаходы украинской контейнерной линии "Таврия Лайн" — инициатора контейнерных перевозок в сообщении река-море по Днепру (на Днепропетровск)?

— Нет, это будет турецкая контейнерная линия, однако не исключено, что и "Таврия Лайн" присоединится к перевозкам зимой. Пока же линия "Таврия Лайн" была использована нами для работы в тестовом режиме. Турецкая линия — первая ласточка; далее надеемся привлечь внимание линий, работающих через основные контейнерные порты Украины. При этом мы, конечно, отдаем себе отчет, что ни в коей мере не являемся конкурентами Одессе и Ильичевску. Однако важно, что на наш порт будут не факультативные заходы, а регулярный сервис. Грузовую базу составят, главным образом, китайские товары, с перевалкой в Турции на фидерные суда направлением на Херсон. Обратную загрузку составят порожние контейнеры.

— Какой будет технология работы с контейнерами?

— Перевалка 20- и 40-футовых контейнеров будет производиться универсальными кранами с использованием спредеров. Специализированной техники для работы с контейнерами у нас пока нет, но в ней пока и нет необходимости. Кроме того, у нас имеется 150-тонный кран, а также вспомогательный 100-тонный. Используя эту перегрузочную технику, мы смогли обеспечить достаточно эффективную работу. Помимо перегрузочного оборудования, мы поработали над перепрофилированием грузового района, подготовили площадку для контейнеров, выделили безопасные проезды. Могу сказать, что клиенты довольны уровнем обслуживания.

— Хочу напомнить, что частная стивидорная компания "Трансинвестсервис", попытавшаяся освоить работу с контейнерами, столкнулась с препятствиями при попытке открыть пункт пропуска для контейнерных грузов. Обозначилась ли аналогичная проблема у Херсонского порта?

— Нет, у нас, государственного порта, пункт пропуска имеется.

— Как известно, Одесский порт заявлял о намерении освоить внутренний траншимпмент — перевозки контейнеров под таможенным контролем в сообщении река-море. Получается, Херсон разделит с Одессой эту нишу?

— Хочу отметить, что, по моему мнению, внутренний трансшипмент более подходит таким портам, как наш. Одесса — очень серьезный контейнерный порт, работающий с прямыми океанскими линиями. Если внутренний трансшипмент пойдет через Одессу, это удорожит перевозку. Из Одессы имеет смысл организовывать конечную доставку железнодорожным или автомобильным транспортом. Сегодня выбора у клиентов, по сути, нет — или Одесса, или Ильичевск. Мы же находимся на Днепре, рядом — целый комплекс промышленных центров, у которых есть потребность в контейнерах и которые географически и по инфраструктуре перевозки тяготеют к нам. Если мы сможем обеспечить им сервис, они, конечно, предпочтут работу с нами, и именно по схеме внутреннего трансшипмента. Правда, у Украины нет пока соответствующего речного флота, поэтому водное сообщение — вопрос определенной перспективы. Однако даже сегодня, работая с железной дорогой, мы уже обходимся клиентам дешевле, чем основные контейнерные порты.

В целом, идея создания устьевого контейнерного терминала плодотворна не только для Херсонского, но и для соседнего с нами Николаевского морского порта. Конечно, мы, в определенной степени, являемся конкурентами, однако, считаю, оба предприятия найдут свои ниши. Более того, я убежден, что со временем рынок перевалки контейнеров в системе река-море будет поделен, и при этом работы хватит обоим портам. В частности, для обоих портов актуальна тема трансшипмента, причем не только контейнерного. Сюда можно завозить сырье, накапливать и перегружать судовые партии. Реку можно и нужно оживлять! Наш регион уникален своим логистическим потенциалом — только наш порт, при условии создания соответствующих перевалочных мощностей на левом берегу, может увеличить объемы перевалки в 3, 4, даже в 5 раз по сравнению со своими сегодняшними показателями. При этом перевозки контейнеров в сообщении река-море будут круглогодичными, поскольку порт является слабо замерзающим. Кроме того, у нас имеются ледокольные мощности — буксир ледового класса "Бакай", специально заказанный портом.

— Какой размер судовых партий допускает левый берег?

— В затонах обеспечена возможность работы с судовыми партиями размером 10—15 тыс. т. В перспективе порту, конечно, требуется дноуглубление для создания условий работы с крупнотоннажным флотом — грузоподъемностью до 50 тыс. т. В этом случае партии объемом до 15 тыс. т будут обрабатываться на левом берегу, морские — на правом, в самом порту. Это комплексный проект, требующий модернизации причалов и переоборудования терминалов, а также расширения и углубления подходных каналов. Конечно, проект очень дорогостоящий, поэтому к нему следует подходить взвешенно. Тем не менее, хочу отметить, что сегодня руководство отрасли и области поддерживает идею развития порта как глубоководного, и это — сигнал для инвесторов.

— Как сказывается на конкурентоспособности

порта наличие системы протяженных подходных каналов?

— Влияние этого фактора следует оценивать аккуратно. Как известно, выдвигалась идея снижения канального сбора для повышения привлекательности нашего порта для грузовладельцев. Однако, как показал эксперимент по внедрению скидки, адекватного роста грузопотоков не последовало. Очевидно, основным фактором повышения конкурентоспособности для нашего порта является развитие технического потенциала, совершенствование технологий работы с грузами.

— Как известно, Херсонский порт уже обрабатывал крупнотоннажный балкерный флот — к примеру, принимал крупные партии импортного кокса. Получит ли развитие это направление?

— Первый опыт был в 2008 г., когда порт принимал балкеры-панамаксы с коксом. Сегодня выдвигается иной проект, завязанный на крупнотоннажный флот — экспорт зерногрузов панамаксами. В марте т.г. состоялся дебют — на зерновоз-панамакс "Святой Андрей" было погружено 16 тыс. т кукурузы. Судно было обработано быстро и качественно, однако эксперимент не получил продолжения, из-за введения квотирования мы были вынуждены вернуться к отгрузке партий объемом порядка 10 тыс. т. Однако я не исключаю, что в июле—августе мы опять вернемся к обработке крупнотоннажного зернового флота. Причем, подчеркиваю — с действующими на сегодня глубинами. Соответствующая технология уже отработана и готова к использованию.

— Расскажите, пожалуйста, о положении порта на рынке зноперервалки. Какие партии зерна может сегодня отгружать порт? Какое перегрузочное оборудование используется? Каковы перспективы развития этого направления?

— Серьезнейший фактор, определяющий профиль порта, — его дислокация в центре зернового региона Украины. Мировой спрос на продовольствие возрастает, и Украина должна занять на этом рынке место одного из основных поставщиков. Конечно же, основным путем перевозки продовольствия остается морской, именно поэтому наш порт интересует трейдеров мирового уровня. С учетом нынешних мощностей и уже упомянутой технологии работы с зерновозами-панамаксами мы способны работать с зерновыми партиями объемом до 35 тыс. т. Однако возможна и дозагрузка на рейде. Для погрузки используются обычные портальные краны; для увеличения скорости погрузки — плавкран, работающий с плавучими емкостями. Кроме того, в порту завершается проект строительства высокоспециализированного зернотерминала пропускной способностью до 0,5 млн т в год. Интерес к этому объекту со стороны бизнеса, в т.ч. зарубежного, велик.

— Как известно, госпорты Украины широко варьируют по масштабам сотрудничества с частным стивидорингом — от полного его отсутствия (Мариупольский, "Южный" МТП) до 100-процентной работы (Одесский, Николаевский МТП). Как обстоит ситуация в Херсонском морском порту? В частности, кто выступает инвестором строительства зернотерминала?

— Частные стивидоры у нас не работают. Единственный представитель частного перевалочного бизнеса работает на условиях совместной деятельности с портом — компания "Днипрокарго", специализирующаяся на перевалке зерна. Что касается нового зернотерминала, первая очередь мощностью 24 тыс. т единовременного хранения создается за счет средств порта. Возможно, в рамках 2-й очереди будут привлечены средства внешнего инвестора.

— На каких правах работает через порт хлебокомбинат?

— Это частное предприятие, которое дислоцируется и работает на нашей территории, однако причалы, через которые идет перевалка — наши, и работа на них ведется силами порта. Комбинат хлебопродуктов платит нам за использование причалов.

— Одним из направлений работы порта является добыча и перевалка песка как строительного груза. Какова конъюнктура этого рынка сегодня?

— Мы поставляем песок как для нужд государственных портов Украины, так и частным структурам. Доставка груза — исключительно водным транспортом, из карьера, расположенного за 100 км от порта. Сегодня этот рынок не поддается прогнозированию. Очевидно, что он будет восстанавливаться, когда реанимируется система кредитования, когда заработает строительная индустрия. Пока же спрос крайне неустойчив. К примеру, был очень серьезный всплеск в мае, заказчики набирали объемы, а сбыт затормозился — цементные заводы, рассчитывавшие на рост производства, снова резко свернули его. Однако не исключено, что в августе—сентябре ситуация изменится в лучшую сторону. Конечно, такого бума, какой был в 2008 г., не будет даже наполовину. Однако не исключено, что в следующем году пойдет быстрое восстановление этого рынка.

— Порт намеревался "протоптать дорожку" в Сочи для сбыта песка. Есть ли такая перспектива сегодня?

— Эта тема обсуждалась. Чтобы цена была приемлемой, песок следует забирать крупнотоннажным флотом. В карьер же может зайти не более чем 5-тысячник. Делать догрузку на рейде невыгодно — будет серьезное удорожание. Конечно, если в Сочи начнется ажиотажный спрос, мы можем давать туда морские партии, однако сегодня таких условий спроса нет.

— Расскажите, пожалуйста, о строительстве железнодорожной ветки — ключевом инфраструктурном проекте порта.

— Это стратегический по значению проект развития левобережной части, полностью лишенной автомобильного и железнодорожного сообщения. Новая ветка должна идти от станции Цюрупинск через плавневую зону к затонам. Ее длина — порядка 15 км, причем параллельно ей будет проложена автомобильная дорога. Пока, без прилегающей инфраструктуры, затоны работают как грузовые районы порта, где накапливаются и переваливаются судовые партии (сегодня — уголь и лес). Сегодня проект строительства ветки находится на рассмотрении "Укрзалізниці". Его реализация планируется в рамках государственно-частного партнерства, однако выходить на предложения инвесторам можно будет не ранее, чем мы согласуем программу развития порта, и этот проект будет включен в генеральную схему развития Херсона.

Галина Каткевич

КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ, ВЫСТАВКИ

V БЕЛОРУССКИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ

4—6.10.2011 г. в Минске (Беларусь) по адресу пр. Победителей, 20/2, Футбольный манеж состоится V Белорусский транспортно-логистический форум, включающий Международную специализированную выставку "Транспорт и логистика" и Белорусский транспортный конгресс.

Для подготовки и проведения форума создан организационный комитет во главе с министром транспорта и коммуникаций Беларуси И. Щербо. В состав оргкомитета, кроме представителей заинтересованных органов государственного управления и организаций Республики Беларусь, вошли представители Министерства транспорта и коммуникаций Литовской Республики и Ассоциации российских экспедиторов.

Белорусский транспортно-логистический форум играет существенную роль в развитии транспортной инфраструктуры и логистической системы Республики Беларусь, содействует привлечению инноваций и инвестиций, росту объема перевозок.

Справка. *На выставке "Транспорт и логистика-2010" была представлена продукция более 100 компаний из 10 стран мира (Беларуси, России, Украины, Литвы, Латвии, Польши, Австрии, Казахстана, Германии, Швеции), а также отраслевые коллективные стенды Министерства транспорта и коммуникаций, Ассоциации международных экспедиторов и логистики "БАМЭ", ГО "Белорусская железная дорога", национальные экспозиции Литвы и Латвии.*

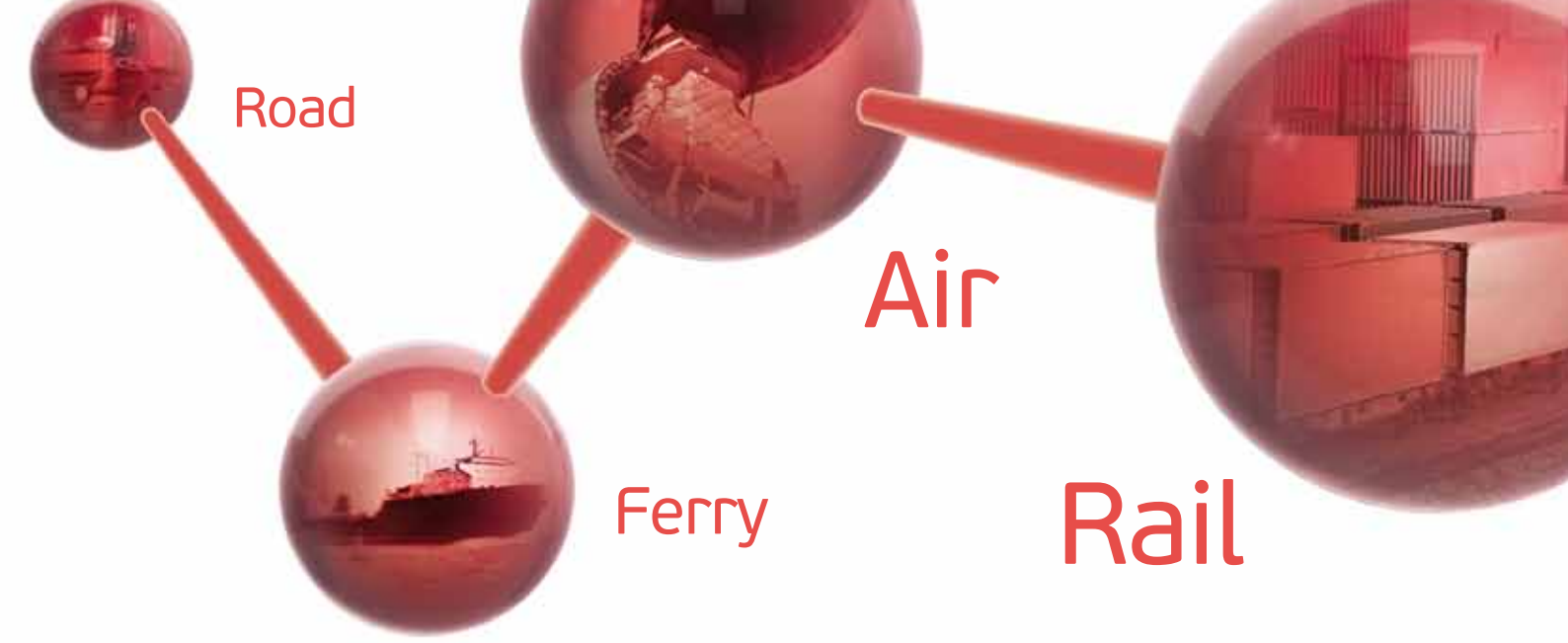
В рамках IV Белорусского транспортного конгресса были проведены пленарное и секционные заседания по наиболее актуальным проблемам развития транспортной отрасли, на которых рассмотрены мировые тенденции развития транспортной логистики, информационные технологии в транспортно-логистической отрасли, пути совершенствования деятельности общественного транспорта, транспортные средства и инфраструктура.

За 3 дня работы выставку и конгресс посетило около 10 тыс. чел. Мероприятия форума широко освещались представителями белорусских и зарубежных СМИ.

Впервые мероприятия форума вызвали столь широкий интерес у представителей зарубежных стран и высшего руководящего звена компаний, посетивших выставку и конгресс. Это ярко свидетельствует о том, что форум действительно является местом для принятия решений и заключения партнерских соглашений.

Организационный комитет форума приглашает принять участие в работе выставки "Транспорт и логистика—2011" и выступить с докладами на V Белорусском транспортном конгрессе.

Более подробную информацию о мероприятиях V Белорусского транспортно-логистического форума можно получить по электронной почте: transport@tc.by, olga@tc.by; тел.: +375 17 306 06 06; факсу: +375 17 203 33 86.



- Rail Transport
  Организация железнодорожных перевозок
- Container Transport
  Организация контейнерных перевозок
- Ferry Service
  Организация паромных перевозок
- Air Freight
  Организация авиационных перевозок
- Transshipment in Ports
  Организация перевалки грузов в портах
- Routing
  Составление оптимального маршрута
- Repacking of Cargo
  Организация перетарки груза
- 24-hour Support
  Круглосуточная сервисная поддержка
- Security and insurance
  Обеспечение услугами по охране и страхованию грузов
- Customs clearance
  Таможенное оформление грузов

Representative in Ukraine
Представитель в Украине

LIETUVOS GELEŽINKELIAI

JSC Lithuanian Railways
АО «Литовские железные дороги»

General Cargo Agent - Freight
Генеральный грузовой агент-экспедитор

LHS

PKP Broad Gauge Metallurgical
Railway Line Limited Liability Company
ООО «ПКП Металлургическая Широколейная дорога»

Service center
Сервисный центр

12, Akademika Zabolotnogo str.
65001, Odessa, Ukraine

12, ул. Академика Заболотного,
65001, г. Одесса, Украина

+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 288 288
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

PLASKE
ПЛАСКЕ
Cargo

www.plaske.com

Service center
Сервисный центр

31 Lesnaya str., 443110,
Samara, Russian Federation

31, ул. Лесная, 443110,
г. Самара, Российская Федерация

+7 (846) 240 93 82
+7 (846) 240 93 83
+7 (846) 240 93 29
cargo@plaske.ru

Information Portal: The key to your logistics solution
Информационный портал: Ваш ключ к логистическому решению

www.ferry-line.com

INVESTORS IN PEOPLE

IATA ACCREDITED AGENT

IATA CARGO AGENT

SCSU License: AB Series No 491268 as of 13.11.2009. Лицензия ГТСУ: Серия АВ № 491268 от 13.11.2009.

C-A4-01-210111